

Výškový systém Bpv

Souřadnicový systém S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Po připomínkách	10/2021
02	-	-
03	-	-

Generální projektant: TÝM/SAGASTA - Tanvald - Kořenov



Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Vypracoval: Ing. Petr Macháček		Zodp. projektant: Ing. Miroslav Rykl		Kontroloval: Ing. Jakub Rentka	
Kraj: Liberecký		Traťový úsek/Obec: 1671 Liberec - Harrachov st.hr.			
Investor: Správa železnic, státní organizace; Dlážděná 1003/7; 110 00 Praha 1					
Akce:  <div style="text-align: center; font-size: 1.2em; font-weight: bold;">Oprava trati v úseku Tanvald - Kořenov</div>  <div style="text-align: center; font-size: 1.2em; font-weight: bold;">ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY</div>				Formát: -	
				Datum: 11/2021	
				Účel: DSP+PDPS	
				Č. zakázky: 64020136	
				Změna:	
Měřítko:		Č. přílohy:			
Obsah dokumentace: Technická zpráva				Část dokumentace: F	
				Č. přílohy: .01	



# **ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

STAVBA: **Oprava trati v úseku Tanvald – Kořenov**

STUPEŇ DOKUMENTACE: **DSP a PDPS**

## Obsah

1	Informace o rozsahu staveniště .....	3
1.1	Charakteristika stavby .....	3
1.2	Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně .....	3
1.3	Určená místa skládek .....	4
2	Napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu .....	4
3	Zařízení staveniště .....	11
4	Návrh technologie a postupu provádění stavby .....	11

## **1 Informace o rozsahu staveniště**

### **1.1 Charakteristika stavby**

Jedná se o liniovou stavbu. Stavba je realizována převážně na pozemcích stavebníka (pozemky ve vlastnictví SŽ a ČD). Místo stavby vede převážně v intravilánu obce Tanvald, Desná a Kořenov. Trať ve směru staničení stoupá ve sklonu až 58 promile. Nachází se jak v náspech s úzkou korunou železničního spodku, tak v úzkých skalních zářezích. Trať kříží silnice I/10, za zastávkou Desná – Riedlova vila trať silnici překonává přes most v ev. km 29,973 a za zastávkou Kořenov trať silnici překonává Polubenským tunelem.

Předmětem opravy je komplexní oprava traťového úseku Tanvald (mimo) – Kořenov (mimo), dopravní D3 Desná a odb. výhybky na vlečku Preciosa Ornela a.s. (zatím v majetku vlečkaře) a zajistit tak bezpečné a spolehlivé provozování drážní dopravy a dlouhodobé udržení požadovaných parametrů trati (adhezní i ozubnicový provoz). Oprava proběhne v km 27,533 – 30,590; 30,730 – 34,115. Dopravní D3 Dolní Polubný není součástí této stavby a bude řešena samostatnou investiční stavbou. Součástí opravných prací bude oprava železničního svršku vč. nové ozubnice na Y pražcích, železničního spodku, sanace skalních zářezů, sanace železničního spodku na přejezdech, oprava odvodnění, nástupišť (zast. Kořenov, dopravní D3 Desná), stezek, osvětlení, osazení EOY a elektromotorických přestavníků na krajních výhybkách v dopravní D3 Desná a s tím spojené zřízení technologického objektu, oprava mostů, tunelů, zdí a propustků a oprava přejezdů P5545, P5546, P5547, P5548, P5550 a P5551.

### **1.2 Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně**

Při realizaci stavby dojde ke styku se sítěmi technickými, a to:

- elektrizační soustava – ochranné pásmo dle §46 zák. č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích
- komunikační vedení – ochranné pásmo dle §102 zák. č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích
- vodovod a kanalizace – ochranné pásmo dle §23 zák. č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu
- plynovod – ochranné pásmo dle §68 zák. č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích

Při realizaci stavby dojde ke styku s přírodními celky, útvary nebo zdroji, a to:

- vodní tok – ochranné pásmo dle §30 zák. č. 254/2001 Sb., o vodách

V místě stavby dojde k celkovému odstranění náletových dřevin poblíž tratě. Kácení bude prováděno jednak z důvodu bezpečnosti provozu na trati, dále také z důvodu technických opatření prováděných v rámci opravných prací (zajišťování nestabilních skalních masívů a výchozů).

Nebude využito dočasných objektů, dočasné objekty stavba nevyvolá.

### **1.3 Určená místa skládek**

Projektem byla určena následující místa skládek k odvozu odpadů vzniklých stavbou:

- JiTa - ECO s.r.o., Lukášov 466 05, Jablonec nad Nisou, IČO: 24153419
- ASA DOCK s.r.o., České Mládeže, 460 06, Liberec, IČO: 28750578  
(nekontaminovaný vyzískaný materiál)
- SIZ s.r.o., Velké Hamry 468 45, IČO: 27265480
- Kovošroty v Liberci, Jablonci nad Nisou

## **2 Napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu.**

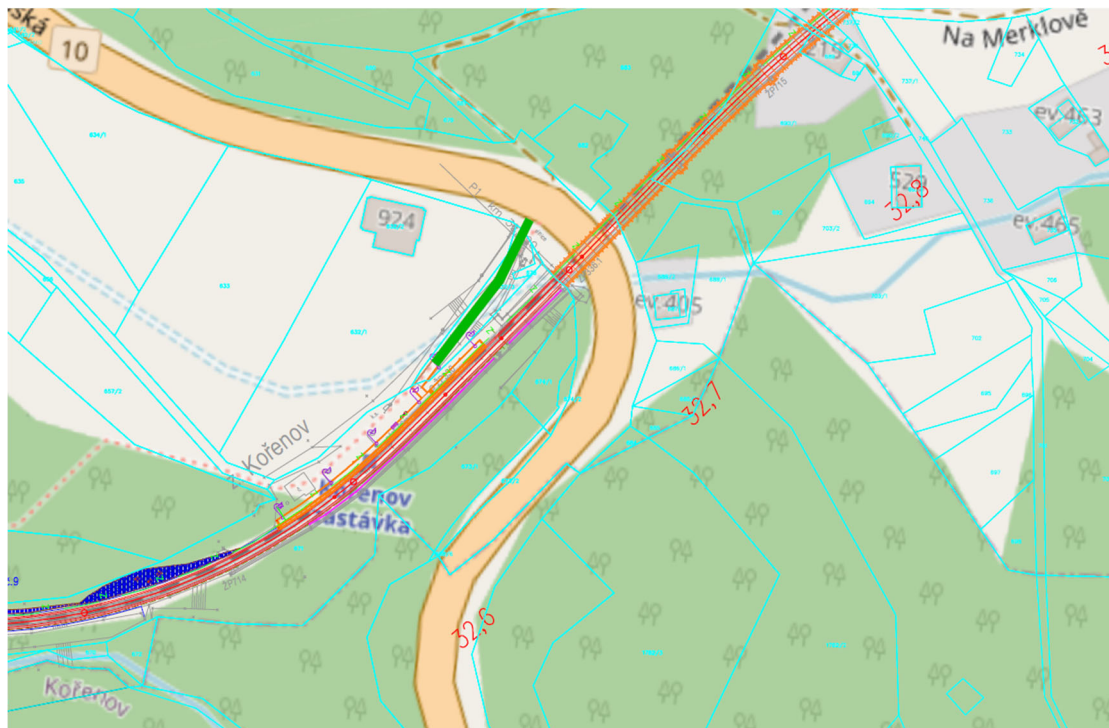
S dopravou po železnici se uvažuje hlavně s návozem kolejnic a částečného množství štěrku. Převážná doprava materiálu bude realizována po silnici. Z toho důvodu budou zřízeny ke staveništi dočasné příjezdové cesty.

### **Návrh přístupových cest:**

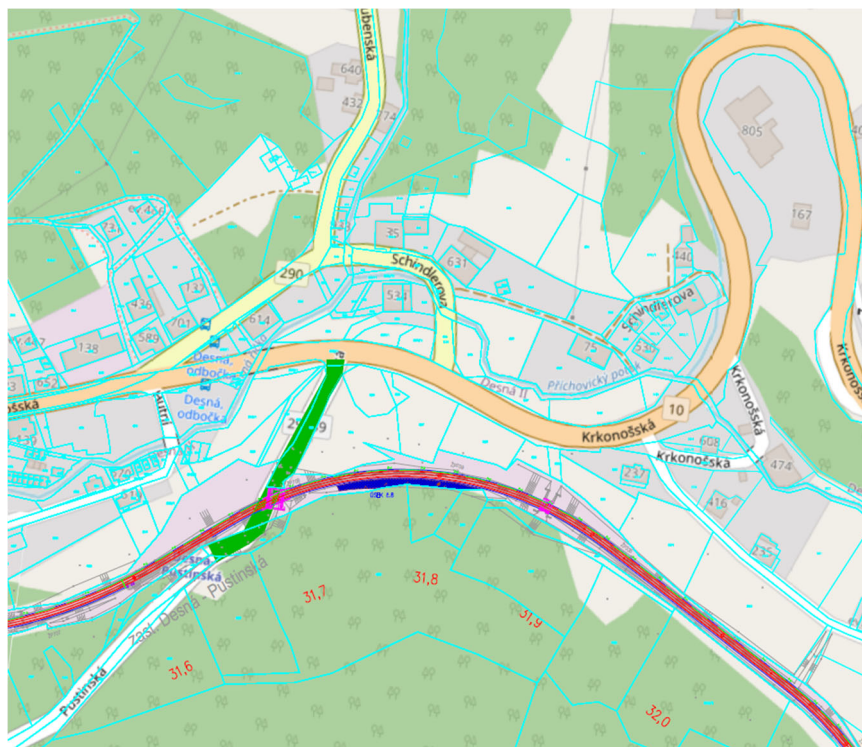
1. Žst. Kořenov přístup ze silnice III/29018, následně dočasná komunikace na pozemku Správy železnic s.o.



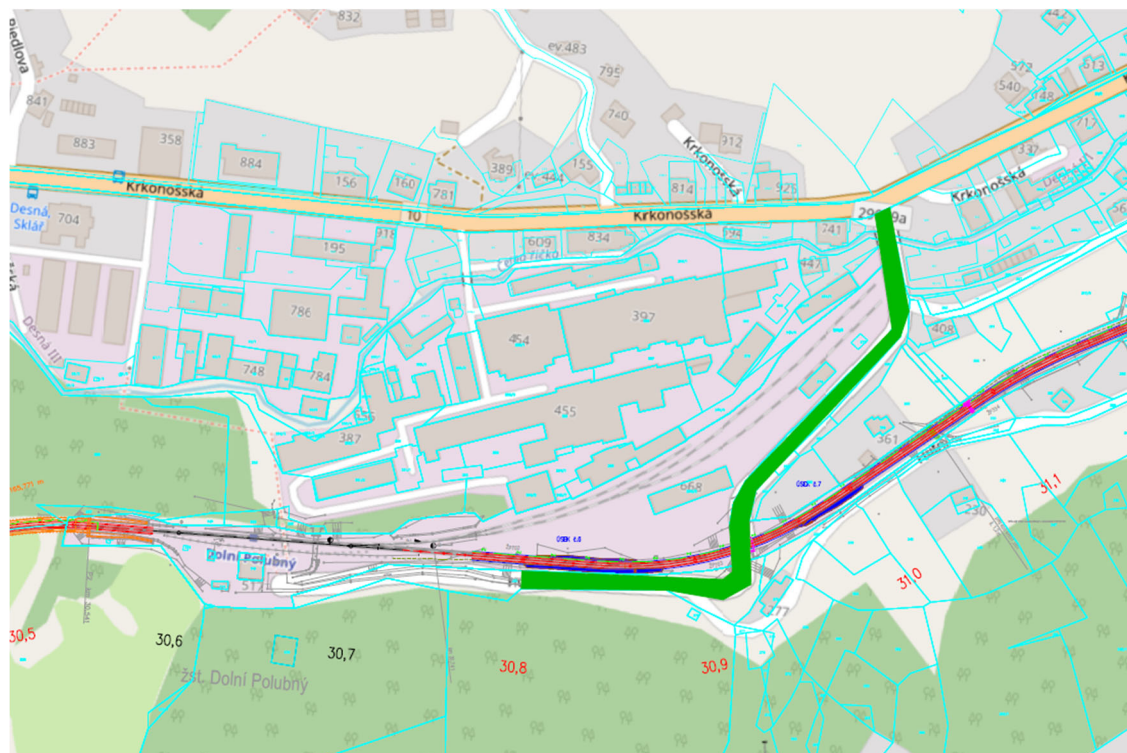
2. Zastávka Kořenov zřízení přístupové komunikace napojením na silnici I/10. Zhotovitel zajistí Dopravně inženýrské rozhodnutí včetně dopravního značení na své náklady.



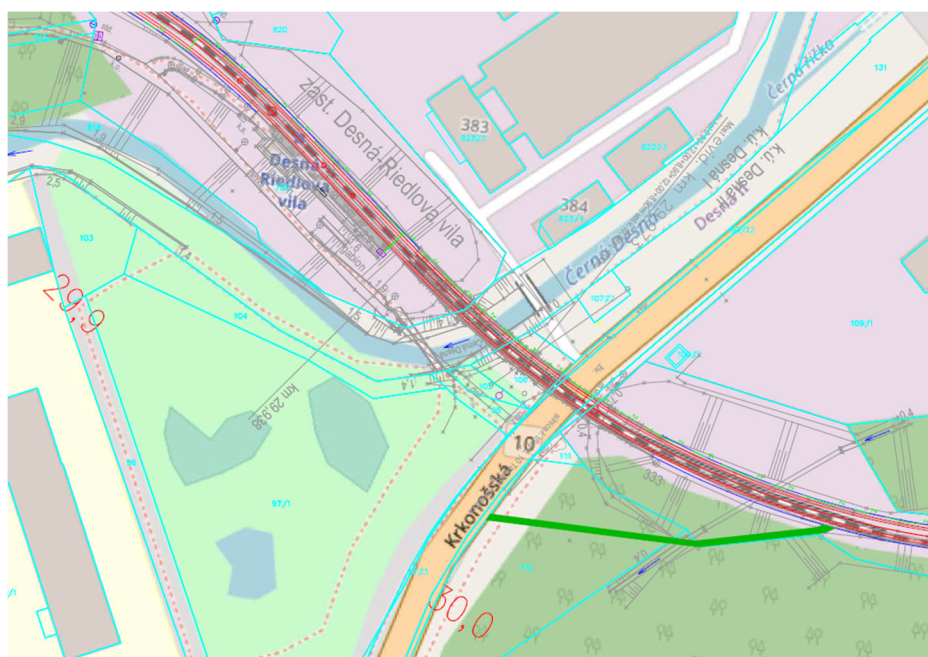
3. Desná – Pustinská příjezdová cesta pro lehčí mechanizaci ze silnice I/10. Omezení podjezdnou výškou mostu 3,1 m.



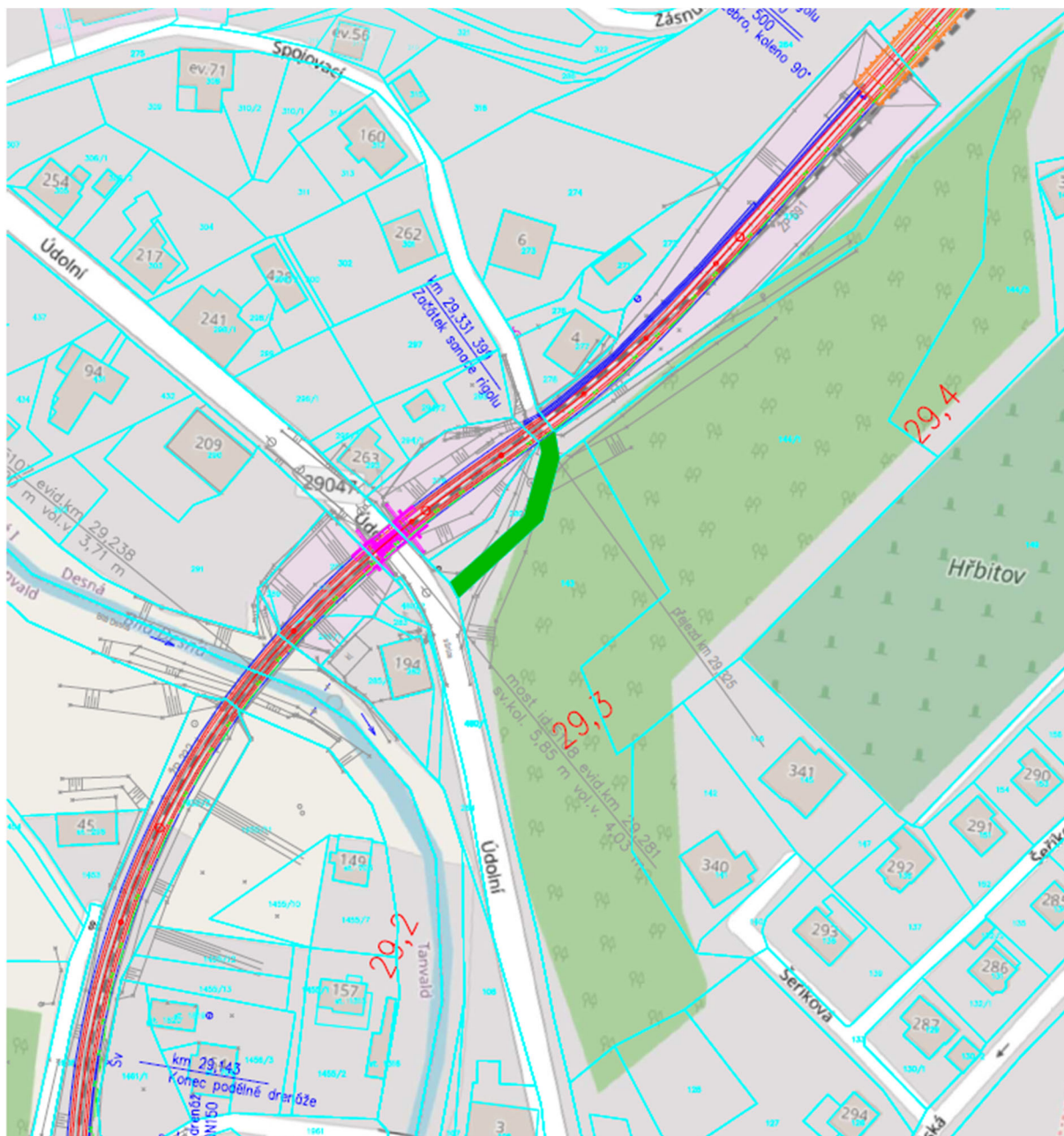
4. Dolní Polubný příjezdová cesta k dopravně Dolní Polubný. Omezení podjezdnou výškou mostu 4m.



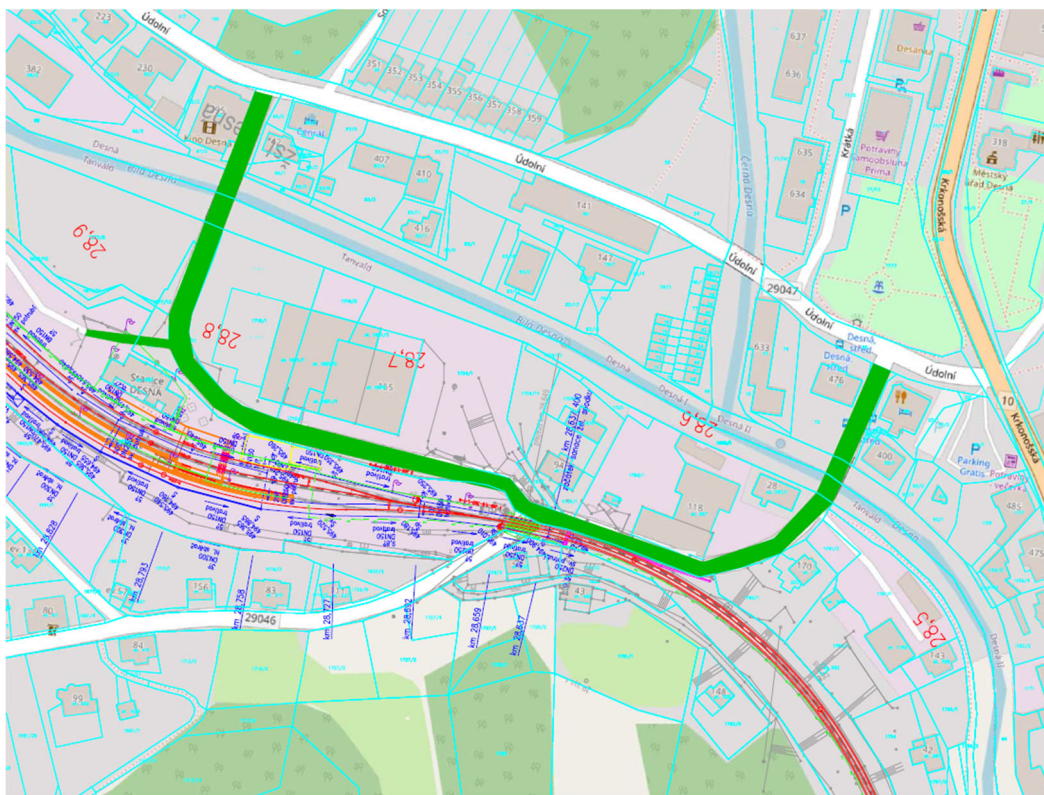
5. Desná – Riedlova vila zřízení nájezdu na těleso železniční trati ze silnice I/10. Nájezd je navrhován na pozemku města Desná. Zhotovitel zajistí Dopravně inženýrské rozhodnutí včetně dopravního značení na své náklady. Dočasný přístup si dále vyžádá zatrubnění potoka a případnou opravu chodníku.



6. Desná – Údolní zřízení nájezdu na těleso železniční trati z komunikací III/29047. Pozemek v místě sjezdu je ve vlastnictví města Desná. Nájezd si vyžádá vykácení přístupové komunikace a prověřit vedení inženýrských sítí.

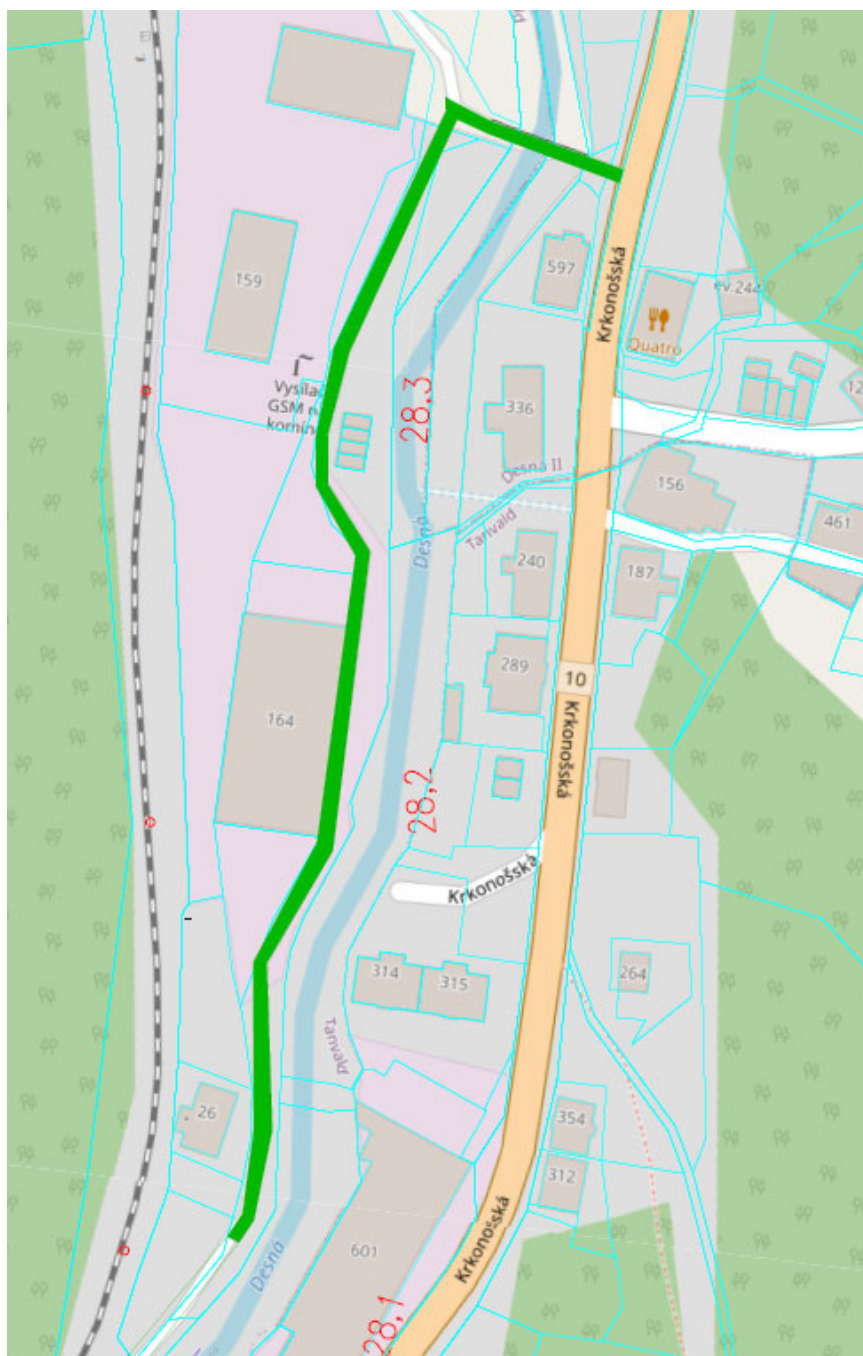


7. Žst. Desná příjezdová komunikace k žst Desná. Omezení nosnost mostu 22t.



8. Tanvald – Žďár příjezd z ulice Krkonošská s možností zřízení nájezdu ze zpevněné plochy na parcele číslo 1818/2 (vlastník – ABB s.r.o.)

Podmínkou možného využití této přístupové cesty je nutná koordinace průjezdu vozidel stavby s dopravní obsluhou skladových ploch firmy ABB s.r.o. Vše bylo 1.11. 2021 projektantem projednáno s odpovědným zástupcem firmy ABB s.r.o. panem Ing. Kolářem (email: jaroslav.f.kolar@cz.abb.com, tel.: +420 731 552 331). V rámci průjezdu vozidel stavby je nutné počítat se zvýšeným rizikem možné kolize s chodci a vozidly.

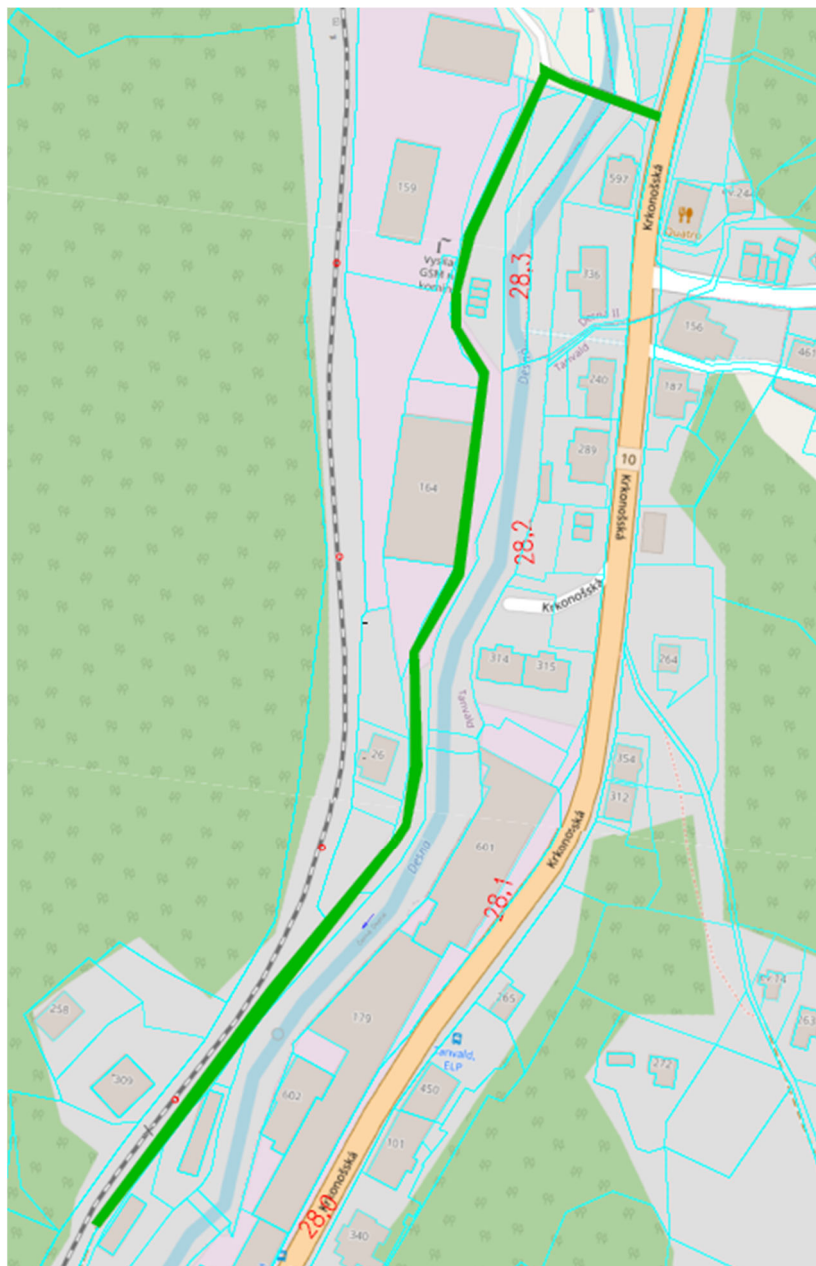


**9. Příčné odvodňovací žebro**

Příjezd taktéž z ulice Krkonošská s pokračováním po navazující cyklostezce.

Podmínkou možného využití této přístupové cesty je nutná koordinace průjezdu vozidel stavby s dopravní obsluhou skladových ploch firmy ABB s.r.o. Vše bylo 1.11. 2021 projektantem projednáno s odpovědným zástupcem firmy ABB s.r.o. panem Ing. Kolářem (email: jaroslav.f.kolar@cz.abb.com, tel.: +420 731 552 331). V rámci průjezdu vozidel stavby je nutné počítat se zvýšeným rizikem možné kolize s chodci a vozidly.

Dalším požadavkem je zajištění fotodokumentace stávajícího stavu a po ukončení prací pak navrácení do stavu původního.



### **3 Zařízení staveniště**

Umístění a rozmístění zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možné realizovat jednotlivé stavební objekty. Situování zařízení staveniště je zakresleno v přehledné situaci stavby, která je přílohou projektové dokumentace. Hlavní zařízení staveniště je uvažováno v žst. Kořenov. V prostoru žst Tanvald, Desná a Kořenov je možnost napojení na stávající NN el. přípojky. V širé trati se uvažuje s využitím mobilních dieselagregátů. Zásobování vodou bude převážně řešeno cisternami dovezených dodavatelem stavby. V případě zařízení staveniště v žst Tanvald, Kořenov a Desná je možnost připojení na vodovodní řad. Předpokládané vybavení ZS je sestava stavebních buněk včetně mobilních WC. Mezideponie jsou navrženy v žst Kořenov na ploše ve vlastnictví Správy železnic s.o. A dále plocha před žst. stanice Desná (parcels č. 1977/8 ve vlastnictví města Desná).

### **4 Návrh technologie a postupu provádění stavby**

Stavba bude probíhat během nepřetržité výluky traťové koleje v celém úseku opravy v délce 130 dní bez dílčích etap. Předpokládá se vyloučení úseku Tanvald - Kořenov včetně záhlaví desenského v Tanvaldu a dolnopolubenského záhlaví v dopravně Kořenov. Objížďení souprav v ŽST Tanvald bude dle harmonogramu umožněno přes výhybku č. 16, tzn. od úrovně seřadovacího návěstidla Se6 po km 27,554, tj. v délce cca 30 m, a to od 1. do 68. dne výluky a od 78. do 130. dne výluky. Od 69. do 77. dne výluky objíždět nebude možné. Tento předpoklad se může změnit po výběru zhotovitele stavby, který musí předložit svůj harmonogram stavby. Rozsah a případné etapy výluk budou následně upřesněny ve střednědobém plánu výluk. Na následnou směrovou a výškovou úpravu koleje je předpoklad v roce 2025 nepřetržité výluky v délce 10N (květen, červen) i z důvodu případné úpravy upínací teploty bezstykové koleje.

Přehledně je postup prací znázorněn graficky v návrhu harmonogramu rozhodujících objektů, který je přílohou této technické zprávy. K omezení silniční dopravy bude docházet na opravovaných úrovních přejezdech dle aktuálního harmonogramu zhotovitele stavebních prací po projednání s dotčenými orgány státní správy.

Před zahájením stavby je nutno nechat vytýčit stávající inženýrské sítě jejich správci. Dále bude v předstihu provedeno odstranění náletové zeleně a demontáž stávajícího zabezpečovacího zařízení.

V rámci stavby dojde k přeložkám kabelových tras – řešeno v samostatném SO 00-21-01. Uzavírky komunikací, chodníků, cyklostezek nejsou součástí předmětné dokumentace a zhotovitel si dopravně inženýrské opatření zadává individuálně, jeho projednání je plně v kompetenci zhotovitele.

Rozhodující pro délku výluky jsou opravné práce na železničním svršku a spodku. V navrhovaném harmonogramu je tento postup. Před vlastní demontáží koleje se vyvezou kolejnicové pásy (min délky 75 m) a případně pražce do širé trati. Demontáž koleje bude probíhat v ose a z časových důvodů v šesti úsecích současně. Po demontáži kolejového roštu budou probíhat práce na opravách tunelů, mostů a propustků. Dále budou provedeny práce na

železničním spodku a provedeno odtěžení starého štěrkového lože. Odtěžení starého štěrkového lože se uvažuje kolovým nakladačem na nákladní automobily s přímým odvozem na recyklační základnu, se kterou se uvažuje v dopravě D3 Desná nebo D3 Kořenov.

Montáž kolejového svršku bude prováděna v ose a z časových důvodů se počítá souběžná montáž na **pěti úsecích**. Před vlastní montáží kolejového roštu bude navezen nový štěrka pražcového podloží. **Návoz bude prováděn automobily, a to jen po nově navezeném štěrku, aby nedocházelo k znehodnocení zemní pláň.** Výškově bude upraveno štěrkové lože na úroveň 30 mm pod ložnou plochou nových pražců. Vlastní montáž kolejového roštu bude probíhat v ose na předem roznesených ocelových pražcích. Dodavatel pražců doporučuje první montáž ozubnice a následně kolejnic. Pokládka Y pražců musí respektovat celistvost ozubnicového úseku. To znamená že úseky s ozubnicí jsou pokládány v jednom uceleném směru ke konci ozubnice. **Z důvodu tuhosti kolejového roštu je žádoucí montáž s odchylkou  $\pm 20$  mm od projektovaného směru. Proto během montáže bude prováděno průběžné geodetické měření po každých 100 metrech nově montovaného kolejového roštu a porovnáváno, zda je kolej v souladu s vytyčovací a kladečským plánem.** Po montáži kolejového roštu bude provedeno zašterkování z výsypných vozů.

Pro železniční dopravu platí níže uvedené speciální požadavky oproti běžným předpisům pro adhezní provoz. Pro dopravu vlaků v úseku Tanvald – Kořenov mohou být použity jen motorové lokomotivy řady: 708,714,715,730,742 a 743. Vlak ve směru Tanvald - Kořenov musí mít vždy na nejnižším místě vlaku hnací vozidlo. Pro provoz speciálních hnacích vozidel musí být splněny tyto zásady. Při jízdě na spádu musí být trvale zařazen převodový stupeň. Rychlost na spádu je v úseku Kořenov – Dolní Polubný 15 km/h, v úseku Dolní Polubný – Tanvald 20 km/h. Dále je třeba nepřekročit normativ hmotnosti vozů uvedený v tabulce předpisu SŽDC D 40 pro organizování dopravy na trati Tanvald – Harrachov.

Po zašterkování koleje bude provedena směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou. Následně upraveno štěrkové lože.

Na směrově a výškově urovnané koleji bude provedena bezстыková kolej. Všechny sváry budou provedeny aluminotermickým svařováním.

Na závěr výluky dojde osazení návěstidel a výstroje trati. Dále bude probíhat montáž sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.