

„Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) – Děčín-Prostřední Žleb (mimo)“

## 001 Technická zpráva

### OBSAH

<b>1. ÚVODNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>2</b>
<b>2. ÚČEL STAVBY.....</b>	<b>3</b>
<b>3. STÁVAJÍCÍ STAV .....</b>	<b>3</b>
<b>4. NOVÝ STAV .....</b>	<b>3</b>
<b>5. PROVÁDĚNÍ OBJEKTU.....</b>	<b>4</b>
5.1 STAVENIŠTĚ A PŘÍSTUPY .....	4
5.2 POSTUP VÝSTAVBY.....	4
5.3 FÁZE VÝSTAVBY .....	5
5.4 HLAVNÍ SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY .....	5
<b>6. PODKLADY .....</b>	<b>5</b>
6.1 PODKLADY A PROVEDENÉ PRŮZKUMY.....	5
6.2 POŽADAVKY NA DOPLNĚNÍ PODKLADŮ .....	5
<b>7. ZÁZNAMY Z ROZHODUJÍCÍCH PORAD .....</b>	<b>6</b>
<b>8. NORMY A PŘEDPISY.....</b>	<b>6</b>
<b>9. PŘÍLOHY TECHNICKÉ ZPRÁVY .....</b>	<b>6</b>

# 1. Úvodní údaje

## 1.1 Identifikační údaje stavby

Zakázkové číslo: **16-216.209**  
 ISPROFIN: **327 321 4901**  
 ISPROFOND: **542 353 0018**

Akce: „Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) – Děčín-Prostřední Žleb (mimo)“  
 Stavební objekt: SO 91-20-01.1 Železniční most přes Labe v ev. km 458,756 – plavební znaky

Kraj: Ústecký kraj  
 Katastrální území : Děčín (624926) , Prostřední Žleb (625302)

Druh dokumentace: Záměr projektu a Přípravná dokumentace **(PD)**  
 Datum zpracování: 07/2017 (aktualizace 10/2017)  
 Druh stavby: Stavba dráhy, liniová stavba

Trať: 098.11 - Děčín-Prostřední Žleb [098] - Děčín východ dol. n.[073.31]  
 Traťový úsek: 1001 – Všetaty (mimo) - Děčín Prostřední Žleb (mimo) (dle TTP 544B)  
 Definiční úsek: 26 - žst.Děčín východ dol.n. - Děčín Prostřední Žleb  
 TUDU: 100126

## 1.2 Identifikační údaje objednatele (stavebníka)

Objednatel: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
 se sídlem: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město  
 IČ 70994234, DIČ: CZ70994234

za investora ve věcech technických: Ing. Michal Bahenský, SŽDC, s.o., Stavební správa západ

## 1.3 Identifikační údaje zpracovatele dokumentace

Zpracovatel : „**SP + PSERVIS Děčín – Žleb PD**“  
 založené Smlouvou o Společnosti ze dne 06. 06. 2016

účastníci Společnosti  
 Obchodní firma: **SUDOP PRAHA a.s.**  
 Sídlo: Praha 3, Žižkov, Olšanská 2643/1a, 130 00  
 IČ: 25793349, DIČ: CZ25793349  
 a  
 Obchodní firma: **PROJEKT servis spol. s r.o.**  
 Sídlo: Praha 9 – Hloubětín, U Elektry 830/2b, 198 21  
 IČ: 49823141, DIČ: CZ49823141

**Hlavní inženýr projektu:** Ing. Martin Vlasák, SUDOP PRAHA a.s.  
**Odpovědný projektant objektu:** Ing. Jan Bartaloš, SUDOP PRAHA a.s.  
**Spolupráce:** Ing. Jaroslav Voříšek, SUDOP PRAHA, a.s.

## 2. Účel stavby

Předmětem stavby je celková rekonstrukce trati v úseku Děčín východ (mimo) – Děčín-Prostřední Žleb (mimo), která povede ke zlepšení kvalitativních parametrů. Řešený úsek délky ~1 300 m je součástí nákladního železničního koridoru Kolín - Všetaty - Děčín, který je zařazen do mezinárodní transevropské sítě TEN-T Core network a propojuje železniční tratě na pravém a levém břehu Labe. Navazujícím záměrem, který s danou stavbou bezprostředně souvisí je Rekonstrukce ŽST Děčín - východ dolní nádraží.

Hlavní cílem investiční akce je zlepšení infrastruktury, které povedou k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu, ke snížení provozních nákladů, ke splnění parametrů dané národní a evropskou technickou legislativou (zejména technické specifikace pro interoperabilitu) a ke snížení vlivu stavby na životní prostředí (zejména snížení hlukové zátěže). Řešený úsek začíná za poslední výhybkou č. 79 v ŽST Děčín-východ a končí první výhybkou č.3 v zapojení do ŽST Děčín-Prostřední Žleb. Trať po výjezdu z ŽST Děčín východ prochází tunelem délky ~400 m Stoliční horu a po výjezdu z tunelu na severním okraji města Děčína překovává řeku Labe železničním mostem. Na levém břehu se v ŽST Děčín Prostřední Žleb napojuje do levobřežního I. tranzitního železničního koridoru Břeclav-Praha-Děčín.

### Rekapitulace hlavních přínosů stavby:

- zkrácení jízdních dob odstraněním propadů rychlosti,
- zvýšení bezpečnosti provozu rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení (traťového),
- snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy,
- snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů.

## 3. Stávající stav

Na železničním mostě přes řeku Labe v Děčíně, resp. Prostředním Žlebu jsou v současné době osazeny plavební znaky v obou směrech plavby. Na každé straně mostní konstrukce jsou osazeny v poli 2 a 3 celkem 4 ks znaků tj. celkem 8 ks, které jsou osvětleny.

A.1a Zákaz proplutí 2 ks

A.10 Zákaz plavby mimo vyznačený prostor 4 ks

D.1d Doporučené proplování jenom v jednom směru 2 ks

Na stávajícím pilíři P2 se nachází stávající radarové odražeče na návodní a povodní straně.

Zařízení je ve správě Povodí Labe, s. p.

Stávající průjezdný profil:

poproudní pole 2 šířka plavební dráhy 37,76 m

protiproudni pole 3 šířka plavební dráhy 31,59 m

## 4. Nový stav

V rámci stavby bude stávající konstrukce mostu kompletně demontována a nahrazena konstrukcí novou. Stavbou budou dotčeny všechny plavební znaky.

Na novou konstrukci mostu budou instalovány nové plavební znaky pro shodnou šířkovou dispozici průjezdných profilů jako ve stávajícím stavu, protiproudni průjezdní profil bude s ohledem na stávající odláždění pilíře P2 odsunut dále od tohoto pilíře, viz SO 91-20-01, příl. 004.1. Všechny znaky budou vybaveny osvětlením (osvětlení řeší související SO 91-76-02).

Plavební znaky budou osazeny na otočný držák (např. tzv. "Roháčkův držák"). Konstrukce držáku je součástí OK mostu.

Na mostním objektu bude osazena po obou stranách revizní lávka, která bude umožňovat přístup k osvětlení a k plavením znakům.

Všechna rušená zařízení budou po demontáži předána správci (Povodí Labe, s.p.).

**Součástí SO 91-20-01.1 jsou i radarové odražeče,** které budou instalovány na nový úložný práh pilíře P2 na návodní i povodní straně. Radarové odražeče slouží k navigaci plavidel v místě překážky ve splavném toku. Pro konstrukci radarového odražeče bude použita konstrukce pevná. V rámci dokumentace dalšího stupně bude na základě požadavků ŘVC ČR a PVL s.p. Plavební znaky budou předány do správy a vlastnictví Povodí Labe s.p.

## 5. Provádění objektu

### 5.1 Staveniště a přístupy

Pro montáž plavebních znaků je přístup po trati k mostnímu objektu. Montáž bude prováděna ze stávající nebo nové mostní konstrukce.

Zařízení staveniště musí odpovídat povodňovému plánu stavby, který bude součástí dokumentace zhotovitele.

### 5.2 Postup výstavby

Pro demontáž stávající ocelové konstrukce a pro výsun nové ocelové konstrukce budou v prostoru řeky Labe zřízeny provizorní podpěry na štětovnicových bárkách. V průběhu výstavby budou použity stávající a provizorní plavební znaky. Předpokládá se střídavé uzavření pole 2 nebo 3 během výstavby pro lodní dopravu, na návodní a povodní straně bárek budou umístěny znaky A.1a „Zákaz proplutí“. Předpokládá se obousměrné vedení lodní dopravy v neuzavřeném mostním poli. Průjezdni profil v poli 2 šířky 37,76 m bude během výstavby odsazen o cca 1,75 m z důvodu umístění štětovnicové bárky u pilíře P2. V neuzavřeném mostním poli budou na stávající konstrukci upraveny plavební znaky pro obousměrný provoz na návodní i povodní straně (A.10, D.1a, A.10). Ve stejném uspořádání budou osazeny provizorní plavební znaky na nové konstrukci během výsunu.

Dle použité technologie provádění úprav spodní stavby vč. založení případně montáže OK bude nezbytné pro zřízení obousměrného plavebního provozu v jednom mostním otvoru provést i příslušnou úpravu plavebních znaků. Jedná se o stavy, kdy bude jeden z plavebních otvorů uzavřen.

**V dalším projektovém stupni je nutné stanovit a projednat možnosti omezení plavby a požadavky na provizorní plavební znaky.**

Provizorní znaky budou rovněž osvětleny. Pracovní osvětlení mostu musí být řešeno tak, aby jím nedocházelo k oslňování vůdců a posádek proplouvajících plavidel.

V každé fázi výstavby musí být zajištěno označení plavební dráhy. To se týká i předpokládaného výsunu nové mostní konstrukce přes plavební dráhu. V jednotlivých taktech výsunu bude na nové mostní konstrukci označení odpovídat požadovanému uspořádání.

V případě omezení šířky plavební dráhy bude použit znak C.3 Šířka plavebního profilu nebo šířka plavební dráhy je omezena s vyznačením údaje o omezení. S omezením šířky plavebního profilu se neuvažuje. Bude se jednat o případné krátkodobé stavební stavby, které bude nutné vždy předem projednat se správcem toku a plavebním úřadem.

Na montážních bárkách se předpokládá osazení provizorních radarových odražečů, které budou sloužit pro navigaci v době osazení bárky okolo pilíře P3 (v toku Labe). Pokud nebudou radarové odražeče osazeny, musejí být na vodní hladině před i za mostem osazeny plovoucí signální znaky označující okraje plavební dráhy (tj. 2 bóje zelené barvy a 2 bóje červené barvy). Přesné umístění této plavební signalizace musí dodavatel projednat v předstihu minimálně 10 pracovních dnů před demontáží

radarových odražečů se Státní plavební správou a správcem vodní cesty, tj. se státním podnikem Povodí Labe.

Po dobu stavby v blízkosti plavební dráhy budou na březích provizorně osazeny:

- V ř. km 739,30 na pravém břehu budou s viditelností pro poproudni plavbu umístěny na společném sloupku znaky:
  - A.4 Zákaz potkávání a předjíždění
  - B.7 Příkaz dát zvukový signál
  - B.8 Příkaz zachovávat zvláštní pozornost.
 Hrana spodního znaku bude min. 2,10 m nad okolním terénem. Ze zadní strany těchto znaků bude s viditelností pro protiproudni plavbu umístěn znak E. 11 Konec zákazu nebo příkazu platného pro plavbu v jednom směru nebo konec omezení.
- V ř. km 738,15 na levobřežních dalbách budou s viditelností pro protiproudni plavidla umístěny znaky:
  - A.4 Zákaz potkávání a předjíždění
  - B.7 Příkaz dát zvukový signál a znak
  - B.8 Příkaz zachovávat zvláštní pozornost.
 Ze zadní strany těchto znaků bude s viditelností pro poproudni plavbu umístěn znak E. 11 Konec zákazu nebo příkazu platného pro plavbu v jednom směru nebo konec omezení.

Při pracích nad plavebním mostním polem a v plavebním profilu musí být na mostě hlídka, která bude zajišťovat, že práce, které by mohly nějakým způsobem ohrozit plavidla, jejich posádky či cestující na proplouvajících plavidlech, budou po dobu proplouvání plavidla profilem mostu přerušeny.

Postup přestavby mostu viz část B.08 – ZOV a SO 91-20-01.

### 5.3 Fáze výstavby

Fáze přestavby mostu viz část B.08 – ZOV a SO 91-20-01.

V rámci každého s provizorních stavů bude zajištěno odpovídající plavební značení tzn., že při převedení plavby z jednoho otvoru do druhého budou nové znaky odkryty a neplatné demontovány. Současně s přemísťováním znaků bude upraveno i osvětlení znaků tak, aby byla zajištěna bezpečnost plavby.

### 5.4 Hlavní související objekty

SO 91-20-01 Železniční most přes Labe v ev. km 458,756

SO 91-76-02 Železniční most km 458,756, osvětlení plavebních znaků

## 6. Podklady

### 6.1 Podklady a provedené průzkumy

- zaměření stávajícího stavu,
- fotodokumentace,
- Mosty a lávky, mapový list DL10 – Most 01, ř. km 738,87 Děčín-Loubí, železniční most (ZLD\_Podklady\_SPS\_Podel\_rez\_a\_prutoky.pdf).

### 6.2 Požadavky na doplnění podkladů

nejsou uplatněny

## 7. Záznamy z rozhodujících porad

Viz část H - Doklady v dokladové části tohoto projektu.

## 8. Normy a předpisy

Pozn.: Dotčené normy a předpisy se uvažují v platném znění v době zahájení prací na projektové dokumentaci.

č. 266/1994 Sb.	Zákon Parlamentu ČR o dráhách,
č. 177/1995 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění,
č. 22/1997 Sb.	Zákon Parlamentu ČR o technických požadavcích na výrobky, v platném znění,
č. 137/1998 Sb.	Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích na výstavbu, v platném znění,
č. 163/2002 Sb.	Nařízení Vlády ČR, kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, v platném znění,
č. 66/2015 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí
č. 67/2015 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy o pravidlech plavebního provozu
TKP	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah,
GŘ SŽDC s. o. 16/2005	Směrnice GŘ SŽDC s. o, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních tratích celostátních a regionálních
GŘ SŽDC s. o. 11/2006	Směrnice GŘ SŽDC s. o., Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR,

Vypracoval: 5.10.2017

Ing. Jaroslav Voříšek  
SUDOP PRAHA a.s. - středisko mostů

## 9. Přílohy technické zprávy

P.1 Výkaz výměr

AKCE : „Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) – Děčín-Prostřední Žleb (mimo)“

ČÁST : SO 91-20-01.1

STUPEŇ : PD

## P.1 Výkaz výměr

**SO 91-20-01.1**

**Železniční most přes Labe v ev. km  
458,756 - plavební znaky**

JKPOV, JKSO:

821 21

CÚ 2017

SKP, KSD:

45.21.21

budoucí majitel HIM % podíl na majetku SO	Procento z nákladů objektu pro:			název jiného majitele
	SŽDC, s. o.	ČD, a. s.	jiný	
	100			

Náklady ZRN

(B.x.1.1) tis. Kč

Vedlejší a ostatní rozpočtové náklady:

- zařízení staveniště tis. Kč
- ztížené výr. podmínky tis. Kč
- geodetická činnost tis. Kč
- koord. činnost vyššího zhot. tis. Kč
- zkoušky a revize tis. Kč

**NEVYPLŇOVAT**  
náklady na VRN rozpustit  
v jednotkových cenách ZRN,  
zkoušky a revize jako samostatná položka v  
ZRN

- poplatky za likvidaci odpadů tis. Kč

**NEVYPLŇOVAT**  
odpady jako samostatná položka v ZRN

Náklady na pořízení provozního souboru, stavebního objektu:

v tis. Kč

Položka	m.j.	počet m.j.	jedn.cena	cena celkem
Zkoušky a revize				
Poplatky za likvidaci odpadů				

stávající tabule do 2x2m na konstrukci - posun znaku (demonáž  
a montáž)

ks 6.00

6.00

stávající tabule do 2x2m na konstrukci - demontáž  
8+2

ks 10.00

nová návěstní tabule do 2x2m upevněná na konstrukci (dodávka)  
8

ks 8.00

nová návěstní tabule do 2x2m - montáž na konstrukci  
8

ks 8.00

Radarový odražeč - tyčový  
2

ks 2.00

provizorní návěstní tabule do 2x2m upevněná na konstrukci  
(dodávka-pronájem)  
4+4+2

ks 10.00

provizorní návěstní tabule do 2x2m - montáž  
3\*(4+4+2)=30

ks 30.00

provizorní návěstní tabule do 2x2m - demontáž  
3\*(4+4+2)=30

ks 30.00

Provizorní radarový odražeč - tyčový  
2

ks 2.00

CELKEM

Objednatel : SŽDC, s.o.

Zhotovitel : SP + PSERVIS Děčín – Žleb PD

7.