



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a Investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:



29.05.2022

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	29.05.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Radek Navrátil

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:		
Adresa:		

Zhotovitel stavby:	Společnost „VALBEK-PRODEX“		
Adresa:	Vedoucí společnosti: Valbek, spol. s r.o.	Společník: VALBEK&PRODEX, spol. s r.o., o.z.	
Kontakt:	V Olšínách 2300/75, 100 00 Praha 10	V Olšínách 2300/75, 100 00 Praha 10	
	T: +420 221 592 050	T: +420 221 592 050	
	E: info@valbek.cz	E: info@valbek.cz	
Zhotovitel objektu:	Valbek, spol. s r.o.		
Adresa:	V Olšínách 2300/75, 100 00 Praha 10		
Kontakt:	T: +420 221 592 050		
	E: info@valbek.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:
Ing. Aleš Sršeň	Ing. Aleš Sršeň	Ing. Radek Navrátil	Ing. Radek Navrátil

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 3,040			Označení (S-kód):
	trati Ústí nad Labem-Střekov - Ústí nad Labem západ			S632000261
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení zhotovitele:
Název objektu:	-			20PH69005
Název přílohy:	Zásady organizace výstavby			Označení části: B
Název dílčí části přílohy:	-			Označení objektu/komplexu:
				-
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Číslo přílohy: B.008	
Ústecký	Ústí nad Labem [774871]	1003 2A, 0591 BC	Paré:	
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP+PDPS	29.05.2022	13 x A4	-	

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 0 0 0 2 6 1	P	D	P	S	B	- - - - -

DOKUMENT LZE UŽÍVAT POUZE DLE USTANOVENÍ PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. ŽÁDNÁ JEHO ČÁST NEMŮŽE BÝT DLE ZÁKONA č.121/2000 Sb. (autorský zákon) KOPÍROVÁNA NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁNA BEZ SOUHLASU Valbek spol. s r.o.

VALBEK spol. s r.o.,
Středisko Praha
V Olšinách 2300/75
100 00 Praha 10

**Rekonstrukce mostu v km 3,040
trati Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ
DUSP+PDPS**

**SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

OBSAH

1. Technická zpráva	3
a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění.....	3
b) odvodnění staveniště	3
c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.....	3
d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky	4
e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin ...	5
f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště	5
g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy.....	5
h) maximální produkováná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace.	5
i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin	5
j) ochrana životního prostředí při výstavbě	5
k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	6
l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb	6
m) zásady pro dopravní inženýrská opatření.....	6
n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.	7
o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu.....	8
p) požadavky na výluky veřejné dopravy.....	12
q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu	12
2. Situace ploch ZS a přístupy k ZS	12
3. Harmonogram výstavby	12
4. Schéma stavebních postupů	13
5. Situace a schéma dopravně inženýrských opatření.....	13
6. Povodňový a havarijný plán	13
7. Plán kontrolních prohlídek stavby	13
8. Přílohy	13

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Způsob zabezpečení energií na stavbě bude záviset na zhotoviteli stavby, na jeho požadavcích a možnostech. Bude rovněž záviset na podrobném harmonogramu a stanoveném postupu stavebních prací.

Odběr vody potřebné pro stavbu se uvažuje z řeky Bílina, případně vyšší potřebné kvality z mobilního zdroje (cisterny).

Pro potřebu stavby bude instalován provizorní staveništní rozvaděč se zásuvkami 220 V a 360 V. Staveništní přípojka bude opatřena měřením spotřeby elektrické energie.

b) odvodnění staveniště

Staveniště je odvodněno morfologií terénu a vodním tokem.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Napojení na stávající dopravní infrastrukturu

Přístup na staveniště je po stávajícím drážním tělese a pozemních komunikacích. Přístup k opěře O1 je možný po silnici II. třídy z ul. Žižkova a po místní komunikaci z ul. Střelecká, po kolejích pak ze ŽST Ústí nad Labem – Střekov. Přístup k pilíři P1 je možný po silnici II. třídy z ul. Žižkova. Přístup k opěře O2 je možný po účelové komunikaci od ul. Drážní a po kolejích ze ŽST Ústí nad Labem západ. Komunikace jsou pro účely stavby vyhovující.

Rozhodující část materiálu (ocelové nosné konstrukce, kolejový rošt, štěrky do kolejového lože apod.) bude převážena po železnici.

Voda

Zásobování staveniště a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných a drážních vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa. V místech, kde není možné zabezpečit zásobování vodou ze stávajících vodovodních řádů a hydrantů bude voda dovážena v cisternách. Průběhy vodovodů jsou znázorněny v koordinační situaci stavby a správci vodovodní sítě jsou uvedeni v dokladové části.

Elektrická energie

Staveniště a zařízení staveniště budou připojeny na stávající rozvody. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednány se správcem a majitelem odběrného místa.

Pokud bude zařízení staveniště v železničních stanicích připojeno na stávající rozvody elektrické energie, je nutno připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa, tj. s OŘ Ústí nad Labem, Správou elektrotechniky a energetiky a současně z hlediska smluvního ošetření odběru elektrické energie rovněž se Správou železniční energetiky ÚS UNL. Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí „Pokyny k energetické součinnosti a spolupráci

při využívání elektrických rozvodů a zařízení ČD“ vydané v příloze Věstníku Českých drah č. 16/2002. Průběhy silnoproudých vedení jsou znázorněny v koordinační situaci stavby a správci vodovodní sítě jsou uvedeni v dokladové části.

Kanalizace

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

V areálu železničních stanic se mohou používat sociální zařízení ČD a SŽ. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení jsou součástí přípravy dodavatele. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách. Průběhy kanalizačních řádů jsou znázorněny v koordinační situaci stavby a správci vodovodní sítě jsou uvedeni v dokladové části.

Telefon

Vzhledem k charakteru stavby, budou na staveništích používány mobilní telefony. Trasy drážních i veřejných sdělovacích kabelů v bezprostřední blízkosti staveniště jsou zakresleny v koordinační situaci stavby.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba má charakter změny již dokončené stavby. S rozšířením trvalého záboru se neuvažuje a dočasné zábory se uvažují na pozemcích České republiky ve správě Českých drah, Správy železnic, Povodí Ohře, Ústeckého kraje (SÚSÚK) a města Ústí nad Labem.

Po dobu provádění stavby by nemělo docházet k nadměrnému zatížení okolí hlukem, prachem nebo jinými způsoby. Zhotovitel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Při stavební činnosti bude nutno dodržovat povolené hladiny hluku pro dané období stanovené v NV č.148/2006 O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

Při dodržení výše uvedeného nebude mít provádění stavby negativní vliv na okolní stavby a pozemky. Stavba nezasahuje do pozemků s ochranou ZPF a PUPFL.

Projekt je koordinován s následovnými stavbami, případně dokumenty:

- oprava rozvodů elektrické energie v ŽST Ústí nad Labem západ – oprava trakčního vedení k. 1-27 (SEE), se předpokládá realizovat do konce 10/2021 a nemá vliv na práce související s rekonstrukcí mostu v km 3,040
- Peronizace ŽST Ústí n. L. západ (předpoklad realizace cca od 10/2023)
- ostatní opravné práce OŘ Ústí nad Labem

Projekt je v maximální možné míře koordinován s přípravou následujících VRT:

- studie proveditelnosti nové vysokorychlostní tratě Praha –Drážďany (realizace nové vysokorychlostní tratě, a to konkrétně ŽST Ústí nad Labem – centrum, se předpokládá v letech 2028 – 2038. Stavba „Rekonstrukce mostu v km 3,040“ není v kolizi s výstavbou

VRT Praha – Drážďany a předpokládá se ponechání tohoto mostu během i po stavbě VRT)

e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Technologie a práce vč. mechanismů budou navrženy v souladu s požadavky OŽP tak, aby nedošlo k újmám či poškozením životního prostředí.

Staveniště se nachází v obvodu stanice ŽST Ústí nad Labem západ, na území s omezeným přístupem, tedy bez přístupu civilního obyvatelstva. Přístup veřejnosti je pouze ke svahovému kuželu opěry O1, kde bude zamezen oplocením stavby.

Kácení vzrostlých stromů se neuvažuje, pouze smýcení náletové zeleně a případné odstranění překážejících pařezů.

Plochy zařízení staveniště jsou zpracovány v jednotlivých stavebních postupech v bodě q) této zprávy.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba bude probíhat na pozemcích České republiky ve správě Českých drah, Správy železnic, Povodí Ohře, Ústeckého kraje (SÚSÚK) a města Ústí nad Labem. Jiné trvalé ani dočasné zábory (do 1 roku) pozemků nejsou uvažovány.

Seznam pozemků určených pro stavbu je uveden v části dokumentace „Průvodní zpráva“.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Nejsou uvažovány, přístup na lávku pro pěší pod mostem nebude stavbou omezen.

h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Nakládání s odpady je řešeno v části „B.6.1 Odpadové hospodářství“.

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Hlavní výkopy budou provedeny v oblasti rekonstruovaných částí opěr, avšak nebude se jednat o velký objem zemních prací. V závislosti na uvažovaném způsobu výstavby pak dojde mezi kolejemi k terénním úpravám pro zřízení sjezdu pro stavební mechanizaci (pásový jeřáb). Většina vyzískaného materiálu se uvažuje využít v rámci zpětných zásypů nebo terénních úprav. Přechodová oblast bude řešena dle požadavků SŽ S4 pro stávající konstrukci na stávající celostátní trati. Pro konstrukce KPP a ZKPP se uvažuje vždy s novým materiálem.

Všechny zemní práce budou probíhat nad hladinou podzemní vody.

Doprava materiálu je navržena po silnici nebo železnici. Mezideponie materiálu budou zřízeny v rámci zařízení staveniště nebo na dočasných pozemcích v rámci záboru.

Všechny dotčené pozemky stavbou, není-li uvedeno jinak, budou po ukončení navráceny do původního stavu.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Ochrana a vlivy stavby na životní prostředí jsou řešeny částí „B.6 Vliv stavby na životní prostředí“.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Ve fázi přípravy byl k projektové dokumentaci zpracován plán BOZP, vč. manuálu údržby z hlediska BOZP a je přílohou této zprávy „B.8.7 Plán BOZP k projektové dokumentaci – fáze přípravy“.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavbou nebudou dotčeny žádné jiné stavby, vyžadující úpravy pro bezbariérové užívání.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Postup prací při provádění stavby zde navržený je možno upravit dle možností a kapacity zhotovitele vzešlého z výběrového řízení a dle případných podmínek ze strany investora. Úpravou postupu prací však nesmí dojít k navýšení celkového počtu, délky a rozsahu výluk, který je stanoven touto dokumentací.

Omezení provozování drážní dopravy vyvolané stavbou nesmí být větší, než jaké je stanoveno touto dokumentací. Prodloužení doby výstavby by generovalo potřebu zavádění dalších výluk.

Stavba bude realizována na drážních pozemcích ve vlastnictví investora – SŽ nebo ČD, případně jiných pozemcích České republiky ve správě Povodí Ohře, Ústeckého kraje (SÚSÚK) a města Ústí nad Labem. Jelikož SŽ a ČD jsou v současné době brány jako dvě samostatné organizace, musí být i mezi nimi uzavřena Smlouva o právu provedení stavby. Tato smlouva bude doložena investorem při stavebním řízení.

Stavební činnost je uvažováno v jednom hlavním stavebním postupu, za nickolejné výluky koleje č. 1 a částí kolejí 134 a 137a. Ostatní traťové koleje zůstanou v provozu po celou dobu výstavby. Realizace prací je plánována v 1 stavební sezóně, od 03/2023 do 10/2023.

S ohledem na blízkost stanic ŽST Ústí nad Labem – Střekov a ŽST Ústí nad Labem západ, se uvažuje s kyvadlovým provozem vlaků po koleji č. 2, která je na samostatném mostě. Nepředpokládá se zpoždění Os vlaků a není uvažováno s náhradní autobusovou dopravou. Na dobu výstavby je potřeba zpracovat aktuální výlukový GVD.

Rozhodujícím faktorem ovlivňující délku stavebních postupů jsou v tomto případě práce při odstranění stávajících nosných konstrukcí mostu, zhotovení nových úložných prahů a osazení nových ocelových nosníků.

Dopravu pod mostem bude nutné částečně omezit pomocí dopravně inženýrských opatření (DIO), v rozsahu nezbytně nutném pro provedení stavby. Omezení bude co nejkratší a bude vyplývat z postupu výstavby, upřesněného zhotovitelem stavby. Na silnici II/613 (E442) musí být po celou dobu umožněn provoz, v dlouhodobém režimu 2+2 a v krátkodobém režimu 2+1 resp. min. 1+1, tj. jeden pruh do centra a druhý k dálnici D8. Úplné vyloučení provozu se uvažuje pouze v řádu nízkých jednotek hodin, pro snesení stávajících a osazení nových nosných konstrukcí mostu, k tomu je možné využít nočních hodin.

Dopravní opatření jsou zpracována v jednotlivých stavebních postupech v bodě o) této zprávy a jsou zpracována dle TP 66 (Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích) a provizorní dopravní značení musí být provedeno dle TP 65 (Zásady pro

dopravní značení na pozemních komunikacích). Svislé značky k označení pracovních míst budou provedeny v základní velikosti a z retroreflexního materiálu třídy min. RA1.

Navrhovaná dopravně inženýrská opatření budou v daném úseku umísťována v průběhu provádění stavby s tím, že umožní-li to provozní podmínky stavby, bude jejich platnost dočasně zrušena zakrytím tak, aby DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru nebo budou z komunikace odstraněny. Osazení dopravního značení se předpokládá pro situace, vyžadující práce zasahující nebo ohrožující provoz na pozemní komunikaci pod mostem. Přechodná úprava dopravního značení bude tedy instalována po dobu nezbytně nutnou pro stanovený účel a poté bezodkladně odstraněna. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Stávající trvalé dopravní značení, které je v rozporu se značením dočasným, bude odpovídajícím způsobem zneplatněno (přeškrtnuto, zakryto či dočasně odstraněno).

Zhotovitel je povinen před osazením dopravně inženýrských opatření zajistit jejich projednání, např. rozhodnutí o uzavírci a stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, u příslušných silničních správních úřadů. Povinností zhotovitele je zároveň v předstihu informovat místní obyvatele, obecní úřady, Polici ČR, Záchranou službu a Hasičský záchranný sbor o postupu prací, o uzávěrách a omezení dopravy.

Stavební práce musí být prováděny tak, aby za všech okolností byla zajištěna dosažitelnost všech objektů složkami IZS. V případě využití jiných variant než jsou uvedeny v PD, musí zhotovitel přizpůsobit dopravně inženýrská opatření i harmonogram výstavby.

Osoby a výstražné hlídky, které se budou pohybovat v dopravním prostoru, jsou povinny být oblečeny ve výstražném oděvu v provedení dle ČSN EN 20471.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Stavba bude probíhat za provozu v sousedních kolejích a pod mostem, dle předem připraveného harmonogramu, který je povinen zhotovitel předložit ke schválení před zahájením stavebních prací.

Zhotovitel nebo dodavatel (podnikající fyzické nebo právnické osoby a jejich subdodavatelé, které nejsou se SŽ v pracovněprávním vztahu) musí zajistit, aby činnosti uvedené v tomto předpise prováděly osoby odborně způsobilé a znalé dle tohoto předpisu.

Odborná způsobilost a znalost dle pracovních činností – Zaměstnanci vykonávající pracovní činnosti, při nichž mohou ovlivnit bezpečnost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, plynulost a bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a zaměstnanci, kteří jejich znalosti ověřují a zkouší a jejich činnosti bezprostředně řídí, organizují a kontrolují, musí prokázat znalost příslušných předpisů a technologií. Tuto znalost prokazují vykonáváním předepsané zkoušky.

Při provádění stavby nesmí dojít k poškození či zničení stávajících částí stavby, které mají být zachovány. Dodavatel stavebních prací bude po dobu stavby zodpovědný za celou stavbu. Stavba bude prováděna za silniční dopravy pod mostem a železniční dopravy na sousedním mostě. Kolej na rekonstruovaném mostě bude po dobu stavby vyloučena a práce budou

probíhat v dlouhodobé napěťové výluce trakce nad mostem. Nadzemní silnoproudé kabely trakce vedle mostu, které přechází příčně kolej za opěrou O2, se uvažují ponechat v provozu a budou napěťově vyloučeny pouze krátkodobě, při zejména jeřábnických pracích.

o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

Stavba bude provedena v jednom hlavním stavebním postupu, který probíhá za dlouhodobé „nickolejné“ výluky koleje č. 1.

Stavebním postupům předchází přípravné práce, které v sobě zahrnují stavební činnosti bez nutnosti výluky kolejí. Po ukončení hlavní stavební činnosti budou probíhat dokončovací práce, opět bez nutnosti výluky kolejí.

Podání žádosti pro společné povolení cca 07/2022

Stavební povolení cca 10/2022

Realizace stavby (předpoklad) cca 03/2023 až 10/2023

Činnost	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
Zahájení stavby	1 den	01.03.2023	01.03.2023
Přípravné práce	81 dní	02.03.2023	21.05.2023
Stavební postup č. 1	168 dní	22.05.2023	05.11.2023
Dokončovací práce	24 dní	06.11.2023	29.11.2023
Ukončení stavby	1 den	30.11.2023	30.11.2023

Podrobnější popis stavební činnosti s rozdělení do jednotlivých etap je popsán v následujícím textu:

1. Přípravné práce

Popis činnosti

- příprava staveniště (vytýčení a případná ochrana stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, přípravné práce, předzásobení stavby materiálem a zřízení ploch zařízení staveniště vč. oplocení.
- příprava stavebních prací, případné projednávání, objednávka materiálu
- příprava výrobní dokumentace ocelových konstrukcí, objednání materiálu a výroba ocelových konstrukcí
- zřízení (zpevnění) ploch zařízení staveniště, budování objektů zařízení staveniště, navážení materiálu

Doba trvání

81 dní.

Výluky (koleje, trakční vedení, zabezpečovací zařízení)

Bez výluky na trati.

Jízda a způsob provádění vlaků

Bez omezení.

Omezení rychlosti

Bez omezení traťové rychlosti.

Dopravně-inženýrská opatření (pozemní komunikace)

Krátkodobé dopravní omezení pod mostem, v režimu 2+1 po dobu 7 dní, pro výstavbu ochranné skruže.

Omezení rychlosti na pozemní komunikaci pod mostem na 50 km/hod v obou směrech, po dobu platnosti DIO.

2. Stavební postup č. 1

Popis činnosti

V tomto stavebním postupu budou provedeny veškeré stavební práce. Z hlediska postupu výstavby je rozhodující snesení a osazení nosné konstrukce hlavního pole, kdy se uvažuje např. s pásovým jeřábem o nosnosti 750 t, s jeho dopravou po kolejích, složením v místě snesené části druhé koleje a jeho pojezdem po provizorní panelové cestě do potřebné polohy (cca do místa kde stál věžový jeřáb při stavbě původního mostu). Výhodou velkého jeřábu je zejména minimální omezení silniční dopravy a možnost souběžně prováděných prací na různých částech mostu, nevýhodou pak vyšší finanční náklady (jeřáb musí přijet dvakrát). Pro trakční vedení se uvažuje s uvolněním prostoru mostu pomocí demontáže překážejících sestav stávajících systémů trakčního vedení a jejich dočasným zakotvením mimo prostor výstavby.

- na začátku stavebního postupu zhotovení nových základů trakčních podpěr a montáž stožáru TV a pokračující výroba ocelových konstrukcí
- práce na železničním svršku a spodku v kolejích číslo 1, 134 a 137a vč. výhybky č. 101 (tj. odstranění kolejí a výhybky, zřízení odvodnění, KPP, ZKPP, osazení kolejí a výhybky, podbití koleje)
- práce na zabezpečovacím zařízení (demontáž seřaďovacích návěstidel Se101, Se102 a Se103, přestavnicku výhybky č. 101 a stykových transformátorů kolejových obvodů 1ML a V101. Po dokončení stavebních prací zpětná montáž v nové poloze).
- práce na trakčním zařízení (snesení trakce a demontáž podpěr. Po dokončení stavebních prací uvedení trakce do původního stavu dle nové konfigurace kolejí a ukolejení konstrukcí)
- práce na silnoproudých vedení (přeložky kabelů VN a NN. Po dokončení stavebních prací zřízení EOv a definitivní uložení kabelů VN a NN do kabelových žlabů na mostě)
- rekonstrukce mostu (odstranění mostního svršku a stávajících nosných konstrukcí, demolice částí spodní stavby, podchycení a ukotvení opěry O2, zhotovení nových částí spodní stavby, nových nosných konstrukcí, mostního svršku a vybavení, přechodových oblastí, sanace spodní stavby)

Doba trvání

168 dní

Výluky (koleje, trakční vedení, zabezpečovací zařízení)

Dlouhodobé „nickolejné“ (kolejové i napěťové) výluky koleje č. 1 (TÚ 1003, DÚ 2A) a kolejí č. 134 a 137a (TÚ 0591, DÚ BC). Zajištění beznapěťového stavu v prostoru výstavby bude provedeno vypnutím odpojovačů č. 401, 407 a 447.

Před snesením stávajících ocelových konstrukcí budou navíc krátkodobé noční napěťové výluky traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ (vypnutí odpojovače S111) v délkách:

- 1x 6 hodin pro výstavbu nového základu č. 601D (aby bylo dosaženo dostatečné pevnosti betonu základů TV, v požadovaném čase, je navržena vyšší třída pevnosti betonu základů),
- 1x 6 hodin pro montáž trakčního stožáru č. 601D a úpravu trakčního vedení u podpěr č. 601 – 601D.

V čase jeřábnických prací se uvažují napěťové výluky souběžného resp. křížujícího trakčního vedení podél mostu v délce 2-krát 4 hodiny (při snesení a při osazení ocelových konstrukcí mostu).

V tomto čase bude rovněž beznapěťový stav částí kolejí za odpojovačem 447, pro provedení prací u výhybky č. 114 (koleje, trakce, zabezpečovací zařízení).

Na konci stavebního postupu, po zhotovení železničního spodku a svršku, budou navíc krátkodobé noční napěťové výluky pro montáž definitivního trakčního vedení v kolejích č. 134 (159), 137a, 1.

Pro úpravu trakčního vedení v koleji č. 137a se uvažují dvě 6-ti hodinové noční výluky mezi odpojovači č. 407 a 417.

Pro úpravu trakčního vedení v koleji č. 134 se uvažují další dvě 6-ti hodinové noční výluky mezi odpojovači č. 447 a 427, a současně odpojovače č. 413 a 53A.

Pro úpravu trakčního vedení v koleji č. 1 se uvažují další dvě 6-ti hodinové noční výluky traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ (vypnutí odpojovače S111).

Pro demontáž TP č. 601D a vybourání stávajícího základu se uvažuje výluka 4 hodiny traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ (vypnutí odpojovače S111).

Sousední provozované koleje (TÚ 0594) budou bez výluk. K přeložce kabelu VN na sousední most budou využity vlakové pauzy.

POZN: Napěťové výluky je nutné koordinovat se související akcí „Peronizace ŽST Ústí n. L. západ“ (předpoklad realizace cca od 10/2023).

Jízda a způsob provázení vlaků

Osobní i nákladní doprava z koleje č. 1 (TÚ 1003, DÚ 2A) bude převedena kyvadlově po koleji č. 2 (TÚ 1003, DÚ 2A), která je na samostatném mostě.

Omezení rychlosti

V obvodu ŽST omezená rychlost na $V = 50 \text{ km/h}$.

Dopravně-inženýrská opatření (pozemní komunikace)

Dlouhodobé dopravní omezení pod mostem, v režimu 2+2 po dobu 132 dní, pro rekonstrukci mostu. Navazující krátkodobé dopravní omezení pod mostem, v režimu 2+1 po dobu 14 dní, pro odstranění ochranné skruže a sanaci spodní stavby.

V čase rekonstrukce mostu se uvažují dvě krátkodobé uzavření komunikace pod mostem v obou směrech, v rozsahu 2-krát po dobu 1 až 2 hodin (využití nočních hodin), pro snesení stávajících a osazení nových nosných konstrukcí mostu. Snesení nosné konstrukce v delším poli (nad pruhy směr D8) je odhadováno v čase 1 hodiny a osazení nové konstrukce v čase 2 hodin (teoreticky se může protáhnout). Snesení a osazení nosné konstrukce v kratším poli (nad pruhy směr CENTRUM) odhadujeme v časech 15 minut, pak se v tomto jízdním pásu může jezdit bez omezení, ale převedení kamionové dopravy do těchto pruhů by poškodilo nebezpečné povrchy u kruhového objezdu (mimo vozovku), proto jsou navrženy objízdné trasy.

Omezení rychlosti na pozemní komunikaci pod mostem na 50 km/hod v obou směrech, po dobu platnosti DIO.

3. Dokončovací práce

Popis činnosti

- dokončení stavebních činností nevyžadující výluky kolejí, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení (terénní úpravy, revizní lávky a schodiště, sanace spodní stavby apod.)
- vyklizení staveniště

Doba trvání

24 dní.

Výluky (koleje, trakční vedení, zabezpečovací zařízení)

Bez výluky na trati.

Jízda a způsob provázení vlaků

Bez omezení.

Omezení rychlosti

Bez omezení traťové rychlosti (rychlost v koleji č. 1 na mostě je 50 km/hod)

Dopravně-inženýrská opatření (pozemní komunikace)

Bez omezení.

p) požadavky na výluky veřejné dopravy

Pro železniční dopravu je v části „B1. Provozní a dopravní technologie“ zhotoven výlukový grafikon GVD. NAD se zavede v případě rušení spojů a dle potřeb všech jednotlivých osobních i nákladních dopravců podle připomínkového řízení k projektové dokumentaci a k rozkazu o výluce traťové koleje. V případě potřeby v uzlu Ústí nad Labem funguje městská hromadná doprava jako adekvátní způsob NAD mezi ŽST Ústí nad Labem západ a ŽST Ústí nad Labem Střekov a je také součástí linek DÚK.

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

V prostoru trvalých a dočasných záborů bude zřízeno a řádně označeno zařízení staveniště zhotovitele. Plochy ZS (zařízení staveniště) pro opěru O1 se uvažuje na odstavné ploše u opěry O1 a na odstavné ploše u trafostanice nad tunelovým portálem. Od opěry O1 bude umožněn přístup pracovníků k pilíři P1 po ochranné skruži nad dopravním pásem silnice II. třídy. Plocha ZS pro opěru O2 se uvažuje v kolejišti za opěrou O2. ZS musí být dočasně oploceno a oplocení osazeno zamykatelnou vstupní bránou. S ohledem na blízké vyloučené lokality je vhodné materiál stavby uskláňovat na jenom místě a toto místo opatřit ostrahou.

2. SITUACE PLOCH ZS A PŘÍSTUPY K ZS

Poloha montážní a demontážní základny (MDZ), zařízení staveniště a přístupové komunikace pro stavbu se nacházejí v příloze této technické zprávy „Situace ZOV“.

Alternativně lze místo oblasti u přejezdu, při rozšíření stávající branky pletivového plotu, využít stávající přístup po panelové cestě viz následující obrázek:



3. HARMONOGRAM VÝSTAVBY

Celková doba výstavby je stanovena na 275 dní. Hlavní stavební činnost je prováděna v jedné stavební sezóně.

Grafický harmonogram výstavby je v příloze této technické zprávy „Zjednodušený harmonogram výstavby“.

4. SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ

Schémata stavebních postupů jsou rozkreslena v příloze této technické zprávy „Schémata stavebních postupů“.

5. SITUACE A SCHÉMA DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÝCH OPATŘENÍ

Dopravně inženýrská opatření na pozemní komunikaci pod mostem jsou rozkreslena v příloze této technické zprávy „Dopravně inženýrská opatření“.

6. POVODŇOVÝ A HAVARIJNÍ PLÁN

Protože stavba bude probíhat v prostoru řeky Bílina, součástí této zprávy jsou rovněž přílohy „B.8.8 Povodňový plán“ a „B.8.9 Havarijní plán“.

7. PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY

Kontrolní prohlídky budou probíhat na základě ověřené projektové dokumentace. Přílohou této zprávy je „B.8.10 Plán kontrolních prohlídek stavby“, který bude upřesněn zhotovitelem a schválen investorem stavby.

8. PŘÍLOHY

- B.8.1** Situace ZOV
- B.8.2** Zjednodušený harmonogram výstavby
- B.8.3** Schémata stavebních postupů
- B.8.4** Schéma postupu rekonstrukce mostu
- B.8.5** Schéma ochranné skruže pod mostem
- B.8.6** Dopravně inženýrská opatření
- B.8.7** Plán BOZP k projektové dokumentaci – fáze přípravy
- B.8.8** Povodňový plán
- B.8.9** Havarijní plán
- B.8.10** Plán kontrolních prohlídek stavby