

Průvodní (Technická) zpráva

Oprava přejezdů v obvodu ST Karlovy Vary 2023-24

**Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
ST Karlovy Vary**

A. Identifikační údaje

Název stavby: **Oprava přejezdů v obvodu ST K. Vary 2023-24**

Místo stavby: Trať: A.1, A.7 – Chomutov – Cheb
A.2 – Tršnice – Luby u Chebu
A.3, A.4 – Karlovy Vary-Sedlec-Potůčky st.hr.
A.5 – Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou
A.6 – Františkovy Lázně – Aš st.hr.
A.8 – Merklín – Dalovice

DU/TUDU: A.1, A.7 – 0112/H1, 18
A.2 – 0121/02
A.3, A.4 – 0141/04, 12
A.5 – 0521/10
A.6 – 0221/04
A.8 – 0151/06

Přejezdy: P77, P102, P149, P191, P1810, P326, P79, P218

Traťový okrsek: A.1, A.7 – TO Ostrov
A.2 – TO Tršnice
A.3, A.4 – TO Nejdek
A.5 – TO Žlutice
A.6 – TO Františkovy Lázně
A.8 – TO Karlovy Vary

Místo vymezení staveniště:

- Místo stavby se nachází na pozemcích Správy železnic, s.o. – viz Příloha č. 1.
- Přístup na staveniště je po pozemcích ČD, a.s. a Správy železnic, s.o.
- Skládky a meziskládka ukládaného a vyzískaného materiálu bude na pozemcích ČD, a.s., parcelní číslo – viz Příloha č. 1.

Zadavatel: Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem – ST Karlovy Vary
Nákladní 21, 360 05

Zhotovitel: Stavební práce budou provedeny dodavatelskou činností.

Technický dozor objednatele:

ST Karlovy Vary

VTO ST K. Vary:	Ing. Petr Polák,	tel. 724 003 496
VPI ST K. Vary:	Jaromír Hloušek,	tel. 724 960 826
Systém. specialista ST KV:	Josef Rosenkranz,	tel. 602 320 395

B. Základní údaje o stavbě

A.1 Přejezd km 163,941 (P77) trati Chomutov – Cheb

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 163,829 –163,954 - oblouk, R= 800,0 m, D= 0,0 mm (kol.č.1)
km 163,833 –163,959 - oblouk, R= 805,0 m, D= 0,0 mm (kol.č.2)
- Sklonové poměry km 163,760 - 163,960 - trať stoupá – 6,63 ‰ (kol.č.1)
km 163,756 - 163,961 - trať stoupá – 6,58 ‰ (kol.č.2)
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce B91S (rozdělení „d“), upevnění ZT

Stávající stav

Trať:

je dvoukolejná, elektrifikovaná

Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 163,941 se nachází na trati Chomutov – Cheb, v ŽST Vojkovice nad Ohří v km 163,936 – 163,946 (st. dl. 9,7 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z celopryžové přejezdové konstrukce, křižující komunikací je asfaltová silnice III. třídy č. 22125/III (viz Obr. č. 1). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, jednotlivé přejezdové prvky nevykazují špatnou drážnost, pouze závěrné zídky přejezdové konstrukce jsou poškozené. Vozovka je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu. Stávající odvodňovací žlaby jsou zanesené a znečištěné.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorymi.



Obr. č. 1 – přejezd km 163,941 (P77)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení, bude vypnuto přejezdové zabezpečovací zařízení a sneseny senzory počítačích bodů náprav.

Bude provedeno dělení asfaltové komunikace řezáním do hl. 0,2 m a bude odstraněn asfaltový povrch odtěžením nebo frézováním do hl. 0,2 m.

Bude provedena demontáž celopryžové přejezdové konstrukce v délce 2x 9,6 m. V přejezdu bude provedena výměna pražců B91S a kompletů s antikorozií úpravou Skl14 (svěrka Skl14, vrtule R1, podložka Uls7). Bude provedena výměna kolejnic 49E1 a štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu pražců.

Bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje.

V přejezdu budou vyměněny závěrné zídky a spínací táhla přejezdové konstrukce, přejezdová konstrukce bude použita stávající.

Vně přejezdu bude vyčištěn stávající odvodňovací žlab.

Komunikace bude doplněna zřízením asfaltového povrchu ve vrstvách podkladní, ložné a obrusné. Na krajích komunikace budou vyměněny obrubníky.

Veškeré výzisky asfaltové směsi a zemní výzisky budou odvezeny na nejbližší skládku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. D. Zabezpečení stavby, čl. b) Likvidace odpadů.

Po provedení stavebních prací na železničním přejezdu budou zpět osazeny senzory počítačů náprav a bude zapnuto přejezdové zabezpečovací zařízení.

A.2 - Přejezd km 1,614 (P102) trati Tršnice – Luby u Chebu

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 1,364 – 1,683 - přímá
- Sklonové poměry km 1,514 – 1,733 - trať stoupá – 16,50 ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce dřevěné (rozdělení „c“), upevnění ŽT

Stávající stav

Trať:

je jednokolejná, neelektrifikovaná

Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 1,614 se nachází trati Tršnice – Luby u Chebu v úseku Tršnice – Vonšov v km 1,611 – 1,617 (st. dl. 6,0 m). Konstrukce vnitřní části přejezdu je z železobetonových přejezdových panelů, vnější části jsou asfaltové. Křižující komunikací je asfaltová silnice III. třídy č. 21217/III (viz Obr. č. 2). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, konstrukce je popraskaná s nerovnostmi povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou i kolovou dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek a údržby silnic v zimním období. Pražce jsou vyžilé. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem a je nutné zřídit odvodnění přejezdu.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor.



Obr. č. 2 – přejezd km 1,614 (P102)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení a bude vypnuto přejezdové zabezpečovací zařízení.

Bude provedeno dělení asfaltové komunikace řezáním do hl. 0,2 m a bude odstraněn asfaltový povrch odtěžením nebo frézováním do hl. 0,2 m.

Bude provedena demontáž vnitřní části betonové přejezdové konstrukce. V přejezdu bude provedena výměna kolejnic (užité) S49 současně s výměnou pryžové podložky a pražců. V přejezdové konstrukci budou použity pražce B91S s komplety s antikorozi úpravou Skl 14 (svěrka Skl14, vrtule R1, podložka Uls7). Bude provedena výměna štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu pražců.

Bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje.

Vně přejezdu vpravo ve směru staničení bude nově zřízen odvodňovací silniční žlab s mřížkou v délce 6,0 m a šířce 0,7 m. V přejezdu bude vpravo ve směru staničení zřízen otevřený odvodňovací příkop se zpevněným dnem 2 x 25,0 m (km 1,586-1,611 a 1,617-1,642).

V přejezdu bude vlevo ve směru staničení vyčištěn otevřený odvodňovací příkop s nezpevněným dnem v délce 2x30,0 m (km 1,581-1,611 a 1,617-1,647).

Vně přejezdu budou oboustranně vyhloubeny rýhy pro osazení závěrných zídek přejezdové konstrukce vč. betonových základů. Bude provedena montáž celopryžové přejezdové konstrukce určena pro silné zatížení vč. uložení a osazení závěrných zídek a betonových základů. Podkladní vrstva betonového základu bude vytvořena ze zhutněné vrstvy štěrkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m a závěrná zídka bude spojena se základem betonovým lůžkem. Komunikace bude doplněna zřízením asfaltového povrchu ve vrstvách – podkladní, ložné a obrusné.

Veškeré výzisky asfaltové směsi budou odvezeny na nejbližší skládku, zemní výzisky budou použity při povrchové úpravě železničního spodku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. D. Zabezpečení stavby, čl. b) Likvidace odpadů.

Po provedení stavebních prací na železničním přejezdu budou zpět osazeny senzory počítačů náprav a bude zapnuto přejezdové zabezpečovací zařízení.

A.3 - Přejezd km 6,923 (P149) trati Karlovy Vary – Sedlec – Potůčky st.hr.

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 6,828 – 6,923 - oblouk, R = 201,0 m, D = 48,0 mm
km 6,923 – 6,972 - přímá
- Sklonové poměry km 6,902 – 6,936 - trať stoupá – 4,78 ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce dřevěné (rozdělení „c“), upevnění ŽT

Stávající stav

Trať:

je jednokolejná, neelektrifikovaná

Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 6,923 se nachází na trati Karlovy Vary-Sedlec-Potůčky st.hr. v úseku Stará Role-Nová Role v km 6,917 – 6,930 (st. dl. 13,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z ochranných žlábkových kolejnic a asfaltového povrchu, křižující komunikací je asfaltová silnice II. třídy č.220/II (viz Obr. č. 3). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, jednotlivé přejezdové prvky vykazují špatnou držebnost a začínají se vytvářet deformace a nerovnosti. Vozovka je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou a silniční dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek. Pražce jsou vyžilé.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.



Obr. č. 3 – přejezd km 6,923 (P149)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení a bude vypnuto přejezdové zabezpečovací zařízení.

Bude provedeno dělení asfaltové komunikace řezáním do hl. 0,2 m a bude odstraněn asfaltový povrch odtěžením nebo frézováním do hl. 0,2 m.

Bude provedena demontáž ochranné žlábkové kolejnice v délce 13,0 m x 2. V přejezdu bude provedena výměna kolejnic tvaru 49E1 současně s výměnou pryžové podložky a dřevěných pražců (10 ks pražců bude zkráceno a opatřeno protištěpnou destičkou. Současně s výměnou pražců bude provedena výměna štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu nově vložených pražců.

Bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou.

V přejezdové konstrukci bude zřízena konstrukční vrstva pražcového podloží ze směsi drceného kameniva fr.0/63 prolitého cementovým mlékem KFC tl.0,3 m (km 6,917-6,930, v šířce 1,25 m od osy koleje na obě strany). Přejezdová konstrukce a komunikace bude zřízena z asfaltového povrchu ve vrstvách podkladní, ložné a obrusné.

Před zřízením asfaltového krytu bude provedena montáž ochranné žlábkové kolejnice v délce 13,0 m x 2.

Veškeré výzisky asfaltové směsi a zemní výzisky budou odvezeny na nejbližší skládku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. D. Zabezpečení stavby, čl. b) Likvidace odpadů.

A.4 - Přejezd km 34,661 (P191) trati Karlovy Vary-Sedlec – Potůčky st.hr.

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 34,622 – 34,658 – oblouk, R = 250,0 m, D = 43,0 mm
km 34,658 – 35,164 – oblouk, R = 400,0 m, D = 20,0 mm
- Sklonové poměry km 34,517 – 34,658 - trať stoupá – -3,95 ‰
km 34,658 – 34,692 – trať v rovině 0,0 ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce dřevěné (rozdělení „c“), upevnění ŽT

Stávající stav

Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 34,661 se nachází na trati Karlovy Vary-Sedlec – Potůčky st.hr. v úseku Nové Hamry – Pernink, v km 34,656 – 34,665 (st. dl. 9,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z ochranných žlábkových kolejnic a asfaltového povrchu, křižující komunikací je asfaltová silnice III. třídy č. 21047/III (viz Obr. č. 4). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, jednotlivé přejezdové prvky vykazují špatnou držečnost a začínají se vytvářet deformace a nerovnosti. Vozovka je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou a silniční dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek. Dřevěné pražce jsou vyžilé. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu. Stávající odvodňovací žlab je zanesený a nevyhovující.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.



Obr. č. 4 – přejezd km 34,661 (P191)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení a bude vypnuto přejezdové zabezpečovací zařízení.

Bude provedeno dělení asfaltové komunikace řezáním do hl. 0,2 m a bude odstraněn asfaltový povrch odtěžením nebo frézováním do hl. 0,2 m.

Bude provedena demontáž ochranné žlábkové kolejnice v délce 9,0 m x 2.

V přejezdu bude provedena výměna kolejnic tvaru 49E1 současně s výměnou pryžové podložky a pražců. V přejezdové konstrukci budou použity pražce B91S s komplety s antikorozií úpravou Skl 14 (svěrka Skl14, vrtule R1, podložka Uls7). Bude provedena výměna štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu pražců.

Bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou.

Vně přejezdu vpravo i vlevo ve směru staničení bude demontována prahová vpust a nově zřízen odvodňovací silniční žlab s mřížkou v délce 9,0 m a šířce 0,7 m. V přejezdu bude vpravo a vlevo v obou směrech prohlouben otevřený odvodňovací příkop s nezpevněným dnem v délce 2,0 m (km 34,654-34,656 a 34,665-34,667) a vyčištěn otevřený odvodňovací příkop s nezpevněným dnem v délce 4x30,0 m (km 34,624-34,654 a 34,667-34,697).

Vně přejezdu budou oboustranně vyhloubeny rýhy pro osazení závěrných zídek přejezdové konstrukce vč. betonových základů. Bude provedena montáž celopryžové přejezdové konstrukce určena pro silné zatížení vč. uložení a osazení závěrných zídek a betonových základů. Podkladní vrstva betonového základu bude vytvořena ze zhuštěné vrstvy štěrkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m a závěrná zídka bude spojena se základem betonovým lůžkem. Komunikace bude doplněna zřízením asfaltového povrchu ve vrstvách – podkladní, ložné a obrusné.

Veškeré výzisky asfaltové směsi budou odvezeny na nejbližší skládku, zemní výzisky budou použity při povrchové úpravě železničního spodku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. D. Zabezpečení stavby, čl. b) Likvidace odpadů.

A.5 - Přejezd km 52,220 (P1810) trati Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 52,137 – 52,249 - přímá
- Sklonové poměry km 51,349 – 52,249 - trať v rovině – 0,00 ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce dřevěné (rozdělení „c“), upevnění ZT

Stávající stav

Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 52,220 se nachází na trati Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou v úseku Žlutice – Štědrá v km 52,217 – 52,224 (st. dl. 7,2 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z ochranných žlábkových kolejnic a asfaltového povrchu, křižující komunikací je asfaltová silnice II. třídy č.193/II (viz Obr. č. 5). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, jednotlivé přejezdové prvky vykazují špatnou držebnost a začínají se vytvářet deformace a nerovnosti. Vozovka je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou a silniční dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek. Pražce jsou vyžilé. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu. Stávající odvodňovací žlab je zanesený a nevyhovující.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závory.



Obr. č. 5 – přejezd km 52,220 (P1810)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení a bude vypnuto přejezdové zabezpečovací zařízení.

Bude provedeno dělení asfaltové komunikace řezáním do hl. 0,2 m a bude odstraněn asfaltový povrch odtěžením nebo frézováním do hl. 0,2 m.

Bude provedena demontáž ochranné žlábkové kolejnice v délce 8,0 m x 2. V přejezdu bude provedena výměna kolejnic tvaru 49E1 současně s výměnou pryžové podložky a dřevěných pražců. Současně s výměnou pražců bude provedena výměna šterkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu nově vložených pražců.

Bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje.

Vně přejezdu vlevo ve směru staničení bude provedena demontáž dílů odvodnění prahové vpusti z prefabrikovaných dílů. Po demontáži odvodňovacích dílů bude vytvořena podkladní vrstva ze zhutněné vrstvy šterkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m. Nově bude zřízen odvodňovací silniční žlab s mřížkou v délce 7,5 m, který bude navazovat na nově zřízený trativod v délce 10,0 m (km 52,224-52,234). Trativod bude napojen do stávající odvodňovací šachty.

Přejezdová konstrukce a komunikace bude zřízena z asfaltového povrchu ve vrstvách podkladní, ložné a obrusné.

Před zřízením asfaltového krytu bude provedena montáž ochranné žlábkové kolejnice v délce 8,0 m x 2.

Veškeré výzisky asfaltové směsi budou odvezeny na nejbližší skládku, zemní výzisky budou použity při povrchové úpravě železničního spodku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. D. Zabezpečení stavby, čl. b) Likvidace odpadů.

A.6 - Přejezd km 20,880 (P326) trati Františkovy Lázně – Aš st.hr.

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 20,525 – 21,083 - oblouk, R = 291,0 m, D = 125,0 mm
- Sklonové poměry km 20,696 – 20,996 - trať stoupá – 10,80 ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce dřevěné (rozdělení „c“), upevnění ŽT

Stávající stav

Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 20,880 se nachází na trati Františkovy Lázně – Aš st.hr. v úseku Hazlov-Aš v km 20,877 – 20,883 (st. dl. 6,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z ochranných žlábkových kolejnic a asfaltového povrchu, křižující komunikace je asfaltová silnice III. třídy č. 21315/III (viz Obr. č. 6). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, konstrukce je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou a silniční dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovačů (rez) od působení klimatických podmínek a údržby silnic v zimním období. Dřevěné pražce jsou vyžilé. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu. Stávající odvodňovací žlab je zanesený a nevyhovující.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.



Obr. č. 6 – přejezd km 20,880 (P326)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení a bude vypnuto přejezdové zabezpečovací zařízení.

Bude provedeno dělení asfaltové komunikace řezáním do hl. 0,2 m a bude odstraněn asfaltový povrch odtěžením nebo frézováním do hl. 0,2 m.

Bude provedena demontáž ochranné žlábkové kolejnice v délce 6,0 m x 2.

V přejezdu bude provedena výměna kolejnic tvaru 49E1 současně s výměnou pryžové podložky a pražců. V přejezdové konstrukci budou použity pražce B91S s komplety s antikorozií úpravou Skl 14 (svěrka Skl14, vrtule R1, podložka Uls7). Bude provedena výměna štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu pražců.

Bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou.

Vně přejezdu budou oboustranně vyhloubeny rýhy pro osazení závěrných zídek přejezdové konstrukce vč. betonových základů. Bude provedena montáž celopryžové přejezdové konstrukce určena pro silné zatížení vč. uložení a osazení závěrných zídek a betonových základů. Podkladní vrstva betonového základu bude vytvořena ze zhutněné vrstvy štěrkočtře fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m a závěrná zídka bude spojena se základem betonovým lůžkem. Komunikace bude doplněna zřízením asfaltového povrchu ve vrstvách podkladní, ložné a obrušné.

Vně přejezdu vlevo a vpravo ve směru staničení bude provedena demontáž dílů odvodnění prahových vpustí z prefabrikovaných dílů. Po demontáži odvodňovacích dílů bude vytvořena podkladní vrstva ze zhutněné vrstvy štěrkočtře fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m. Nově

budou zřízeny odvodňovací silniční žlaby s mřížkou v délce 6,0 m. Vlevo ve směru staničení bude navazovat na nově zřízenou přepadovou šachtu. Přepadová šachta bude napojena na nově zřízený trativod v délce 18,5 m (km 20,858-20,887), který bude ukončen výtokovým čelem. Vně přejezdu vlevo a vpravo ve směru staničení v km 20,883-20,889 bude zřízen otevřený zpevněný odvodňovací příkop v délce 6,0 m.

Veškeré výzisky asfaltové směsi budou odvezeny na nejbližší skládku, zemní výzisky budou použity při povrchové úpravě železničního spodku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. D. Zabezpečení stavby, čl. b) Likvidace odpadů.

Po provedení stavebních prací na železničním přejezdu bude zapnuto přejezdové zabezpečovací zařízení.

A.7 - Přejezd km 176,260 (P79) trati Chomutov – Cheb

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 176,023 – 176,485 - oblouk, R= 485,0 m, D= 104,0 mm (kol.č.1)
km 176,033 – 176,490 - oblouk, R= 490,0 m, D= 104,0 mm (kol.č.2)
- Sklonové poměry km 176,244 - 176,358 - trať stoupá – 9,20 ‰ (kol.č.1)
km 176,248 - 176,287 - trať stoupá – 8,50 ‰ (kol.č.2)
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce SB8 (rozdělení „d“), upevnění ZT

Stávající stav

Trať:

je dvoukolejná, elektrifikovaná

Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 176,260 se nachází na trati Chomutov – Cheb, v úseku Ostrov nad Ohří – Hájek v km 176,255 – 176,265 (st. dl. 9,6 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z celopryžové přejezdové konstrukce, křižující komunikací je asfaltová silnice III. třídy č. 22222/III (viz Obr. č. 7). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, jednotlivé přejezdové prvky nevykazují špatnou drážnost, pouze závěrné zídky přejezdové konstrukce jsou poškozené. Vozovka je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu. Stávající odvodňovací žlaby jsou zanesené a znečištěné.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závory.



Obr. č. 7 – přejezd km 176,260 (P79)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení, bude vypnuto přejezdové zabezpečovací zařízení a sneseny senzory počítačích bodů náprav.

Bude provedeno dělení asfaltové komunikace řezáním do hl. 0,2 m a bude odstraněn asfaltový povrch odtěžením nebo frézováním do hl. 0,2 m.

Bude provedena demontáž celopryžové přejezdové konstrukce v délce 2x 9,6 m. Na pražcích SB8 v přejezdu bude provedena výměna kompletů s antikorozií úpravou Sk4 (svěrka SkI24, šroub RS0, matice M22, podložka Uls6). Bude provedena výměna kolejnic 49E1 a štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu pražců.

Bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje.

V přejezdu budou vyměněny závěrné zídky a spínací táhla přejezdové konstrukce, přejezdová konstrukce bude použita stávající.

Vně přejezdu bude vyčištěn stávající odvodňovací žlab.

Komunikace bude doplněna zřízením asfaltového povrchu ve vrstvách podkladní, ložné a obrusné. Na krajích komunikace budou vyměněny obrubníky.

Veškeré výzisky asfaltové směsi a zemní výzisky budou odvezeny na nejbližší skládku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. D. Zabezpečení stavby, čl. b) Likvidace odpadů.

Po provedení stavebních prací na železničním přejezdu budou zpět osazeny senzory počítačů náprav a bude zapnuto přejezdové zabezpečovací zařízení.

A.8 - Přejezd km 8,218 (P218) trati Merklín – Dalovice

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 8,199 – 8,468 - oblouk, $R = 178,0$ m, $D = 72,0$ mm
- Sklonové poměry km 8,128 – 8,230 - trať klesá – 2,30 ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce dřevěné (rozdělení „c“), upevnění ZT

Stávající stav

Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 8,218 se nachází na trati Merklín – Dalovice v úseku Sadov – Dalovice v km 8,214 – 8,222 (st. dl. 8,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z ochranných žlábkových kolejnic a asfaltového povrchu, křižující komunikace je asfaltová účelová komunikace (viz Obr. č. 8). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, konstrukce je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou a silniční dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek a údržby silnic v zimním období. Dřevěné pražce jsou vyžilé. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu. Stávající odvodňovací žlab je zanesený a nevyhovující.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno výstražnými kříži.



Obr. č. 8 – přejezd km 8,218 (P218)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení.

Bude provedeno dělení asfaltové komunikace řezáním do hl. 0,2 m a bude odstraněn asfaltový povrch odtěžením nebo frézováním do hl. 0,2 m.

Bude provedena demontáž ochranné žlábkové kolejnice v délce 8,0 m x 2.

V přejezdu bude provedena výměna kolejnic tvaru 49E1 současně s výměnou pryžové podložky a pražců. V přejezdové konstrukci budou použity pražce B91S s komplety s antikorozií úpravou Skl 14 (svěrka Skl14, vrtule R1, podložka Uls7). Bude provedena výměna štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu pražců.

Bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje.

Vně přejezdu budou oboustranně vyhloubeny rýhy pro osazení závěrných zídek přejezdové konstrukce vč. betonových základů. Bude provedena montáž celopryžové přejezdové konstrukce určena pro silné zatížení vč. uložení a osazení závěrných zídek a betonových základů. Podkladní vrstva betonového základu bude vytvořena z betonového lůžka ve vrstvě o mocnosti min. 0,08 m a závěrná zídka bude spojena s betonovým základem. Komunikace bude doplněna zřízením asfaltového povrchu ve vrstvách podkladní, ložné a ohraně.

Vně přejezdu vpravo ve směru staničení bude provedena demontáž dílů odvodnění prahových vpustí z prefabrikovaných dílů. Po demontáži odvodňovacích dílů bude vytvořena podkladní vrstva ze ztuhlé vrstvy štěrku fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m. Nově bude zřízen odvodňovací silniční žlab s mřížkou v délce 7,5 m, který bude navazovat na nově zřízený odvodňovací příkop se zpevněným dnem v délce 24,0 m (km 8,190-8,214 a 8,222-8,246). Napojení odvodnění ze silničního žlabu do odvodňovacího příkopu bude řešeno přepadovým žlabem 3,0x1,0x0,5 m z lomového kamene (vpravo i vlevo od silničního žlabu).

Veškeré výzisky asfaltové směsi budou odvezeny na nejbližší skládku, zemní výzisky budou použity při povrchové úpravě železničního spodku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. D. Zabezpečení stavby, čl. b) Likvidace odpadů.

C. Přípravné práce

Předpokládaná délka výluk:

Nepřetržité výluky:

A.1 (P77)	22 – 24. 9. 2023 (1.TK);25-27.9. 2023 (2.TK)
A.2 (P102)	01 – 20. 9. 2023
A.3 (P149)	09 – 18. 9. 2024
A.4 (P191)	15. 8. – 12. 11. 2024
A.5 (P1810)	31. 8. – 29. 9. 2023
A.6 (P326)	07. 7. – 14. 8. 2023
A.7 (P79)	11 – 16. 4. 2024
A.8 (P218)	12 – 31. 10. 2023

Legislativní část i osazení a následné snesení dopravního značení objízdné trasy zajistí ST Karlovy Vary v rámci VZ „Zajištění DIO a DIR v obvodu OŘ Ústí nad Labem“.

Laboratorní rozbor kontaminace bude proveden na:

Odpad z čištění kolejového lože ve všech přejezdech.

Vytyčení sítí infrastruktury:

Vyjádření o existenci sítí bude dodáno od zadavatele. Před zahájením prací budou vytyčeny trasy kabelového vedení od správ SSZT, SEE. Vytyčení trasy kabelového vedení společnosti ČD Telematika, a.s., případně jiných vlastníků ocení a zajistí zhotovitel.

Zpracování harmonogramu:

Zadavatel požaduje na zhotoviteli dodat před zahájením prací harmonogram v tištěném i grafickém provedení.

Oznámení DÚ:

Charakter stavebních prací nevyžaduje Ohlášení ani Stavební povolení vydávané DÚ.

D. Zabezpečení stavby

a) Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy, normy, vyhlášky a zákony:

- zákon 262/2006 Sb., Zákoník práce
- vyhlášku ČÚBP a ČBÚ č. 324/1990 o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích ze dne 31. 7. 1990
- TKP staveb státních drah třetí aktualizované vydání – se zpracovanými změnami č. 1 až 12 s účinností od 1. 9. 2018
- Předpisy:
 1. SŽ Bp1 – Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací (platnost od 1. 3. 2023)
 2. SŽ Bp3 – Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace (platnost od 1. 3. 2023)
- zákona č 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- zákonem č. 133/1985 Sb. o požární ochraně
- zhotovitel při své činnosti musí respektovat a dodržovat uvedené předpisy se zvláštním přihlédnutím k:
 - práci v průjezdném průřezu provozované trati
 - práci ve výškách
- zhotovitel odpovídá za pracovní schopnosti a zdravotní způsobilost všech svých pracovníků i pracovníků podzhotovitelů, včetně doložení dokladů pro vstup do vyhrazených prostorů Správy železnic, s.o.
- zhotovitel nese odpovědnost za případnou škodu, která vznikne objednateli při nedodržení výše uvedených povinností
- zhotovitel si zajišťuje na vlastní náklady bezpečnostní hlídku, která je povinna řídit se předpisem SŽ Bp1 – Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací (platnost od 1. 3. 2023)

b) Likvidace odpadů

- nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č.185/2001 Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství

- původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí
- dosavadní likvidace odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz vyhl. MŽP č. 381/2001 Sb. (příloha č. 1, katalog odpadu) a vyhl. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady
- skládka pro uložení odpadů je vybírána z okolí místa opravné práce (např. Chocovice u Chebu, SAFER – CHODOV, ČINOV u K. Varů, Vrbička u Podbořan)
- v případě, že výzisky zemního materiálu ze strojního čištění vyhoví předepsaným laboratorním rozborům, zapracují se do stavby (např. bankety, zpevnění cest atd.)

c) Vliv stavby na životní prostředí

- v průběhu výstavby bude okolí stavby zatíženo samotnou stavební činností (hluk, zvýšený pohyb dopravních prostředků apod.). Z hlediska vlivu na životní prostředí lze charakterizovat materiály použité na stavbě jako nezávadné.
- při provozu dokončené stavby nedojde ke změnám v působení stavby na životní prostředí.

d) Požadavky na přípravu a realizaci stavby

- při realizaci stavby nesmí dojít ke střetu se zájmy touto stavbou dotčených organizací a fyzických osob
- při provádění terénních úprav drážního tělesa nesmí dojít k zásahu na sousední pozemky, které nejsou ve vlastnictví Správy železnic, s.o. (v kritických místech je nutno tyto hranice případně vyznačit)
- při provádění stavebních prací nesmí dojít k poškození stávajících inženýrských sítí a znečištění přemostované překážky (vodoteče, komunikace, trati apod.)
- zhotovitel předloží objednateli k odsouhlasení realizační dokumentaci, která bude zpracována v souladu s TKP staveb státních drah, TPD, OTP, ČSN, TN, vyhlášek a zákonů v platném znění.
- při akci je třeba minimalizovat nároky na rozsah zařízení staveniště pouze na pozemek dráhy. Případné využití okolních mimodrážních pozemků a přístupových komunikací si projedná a zajistí zhotovitel stavby.

e) Požadavky na zajištění geodetických činností při přípravě a realizaci stavby

- zhotovitel zajistí, že veškerá geodetická činnost při přípravě a realizaci stavby bude provedena na základě předložené projektové dokumentace, která bude vyhotovena v systému JTSK a poskytnuta SŽG, prostřednictvím jmenovaného ÚOZI investora, Ing. Roman Poustka, kontakt. údaje: tel. 972 524 657, 724 986 116, email: poustka@spravazeleznice.cz.
- zajištění prostorové polohy koleje v souladu s předpisem SŽDC S3 Železniční svršek, díl III – Bude provedeno zajištění prostorové polohy koleje včetně vyhotovení návrhu a osazení zajišťovacích značek (přesazení stávajících, přelepení nových štítků).
- v průběhu provádění geodetických činností bude postupováno dle stanovených metodických pokynů pro jednotlivé geodetické činnosti. V průběhu realizace stavby musí být chráněny měřické body ŽBP, v případě jejich možného ohrožení bude konzultováno se správcem ŽBP.

Po provedení prací na železničním svršku bude zřízena bezстыková kolej. Zhotovení svarů, zřízení bezстыkové koleje.

- Všeobecně bude bezстыková kolej zřízena dle postupu prací určených Předpisem SŽDC S 3/2 Bezстыková kolej.
- Zhotovitel bezстыkové koleje musí v rámci technologické přípravy vyhotovit návrh "Schématu zřizování BK-opravy vad a lomů v BK" (podle vzoru Předpisu S3/2 – příloha č. 6). Tento návrh musí projednat s určeným zaměstnancem Správy tratí nejméně v týdenním předstihu před zahájením prací. Při projednání návrhu musí být dohodnut i způsob navázání na stávající bezстыkovou kolej. Upínací teplota navazující bezстыkové koleje se upraví shodně s nově zřizovanou bezстыkovou kolejí na délce nejméně 50 m.
- Svařování montážních svarů v koleji smí být zahájeno za podmínky, že směrová a výšková poloha koleje umožňuje zhotovit svar stanovené geometrie.
- Svařování závěrných svarů při zřizování bezстыkové koleje smí být zahájeno až po písemném potvrzení vyhovujícího stavu svršku zhotovitelem stavby do stavebního deníku vč. překontrolování kolejového lože do předepsaného profilu. Dále musí být provedeno měření prostorové polohy koleje. Výsledek měření bude předložen ke kontrole a odsouhlasení SPPK. Jedná se zejména o potvrzení skutečnosti, že kolej je v projektované poloze podle ČSN 73 6360-2 a zároveň v souladu s předloženou projektovou dokumentací. Při převímce musí zhotovitel bezстыkové koleje prokázat zachování směrové polohy koleje před svařováním závěrných svarů a před předáním bezстыkové koleje (viz Příloha č. 3 – Dokumentace provedených prací).
- U provádění závěrných svarů bude vždy přítomen VPS TO jednotlivých okrsků, který je určen pro převímku závěrných svarů.
- Dle předpisu SŽDC S 3/2 Bezстыková kolej, kapitola III, oddíl A, čl. 112 budou svary provedeny odtavovacím stykovým svařováním mobilní svařovnou.
- Při zřizování bezстыkové koleje bude dosaženo dovolené upínací teploty, umožnění volné dilatace bude prováděno pomocí kluzných podložek s výběhem do stávající bezстыkové koleje vždy 50,0 m.

E. Obecně platné podmínky

Jednotlivé soupisy prací jsou rozděleny do stavebních objektů, vždy s odkazem na jednu cenovou soustavu. Základní soupisy prací jsou oceněné na základě **Sborníku pro údržbu a opravy železniční infrastruktury pro rok 2023 (čj. 1769/SFDI/18501/2022)** s účinností od 1. 1. 2023. Součástí sborníku jsou „Pravidla (metodika) pro použití Sborníku“ včetně veškerých nákladů obsažených ve výkonu (**obsah cen**). Soupisy prací, které nejsou obsaženy v tomto Sborníku, jsou vybrány z cenové soustavy **URS Praha 2023 01**.

Zhotovitel je povinen ode dne převzetí staveniště vést na stavbě stavební deník. Objednatel požaduje typizovanou formu „Stavební deník (údržba a opravy staveb státních drah) – smluvní vzor objednatele“. Distribuci typizovaného deníku zajišťuje Správa železnic, s.o. – CTD, oddělení ÚATT – oddělení typové dokumentace. Stavební deník je také zveřejněn na internetových stránkách <http://typdok.tudc.cz> pod odkazem stavební deníky.

Denní záznamy se do stavebního deníku zapisují čitelně a musí být podepsány vedoucím prací (popř. jeho zástupcem) zásadně ten den, kdy byly práce provedeny nebo kdy nastaly okolnosti, které jsou předmětem zápisu. Provádí se minimálně ve dvou vyhotoveních.

Objednatel je povinen sledovat obsah deníku a k zápisům připojovat své stanovisko. Během provádění stavby musí být deník na stavbě trvale přístupný. Vedení deníku končí dnem, kdy budou odstraněny všechny vady a nedodělky.

Originály stavebních deníků předá zhotovitel objednateli při konečném předání a převzetí díla.

Zhotovitel zodpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví při práci svých pracovníků a pracovníků podzhotovitelů. Všichni tito pracovníci musí dodržovat znění předpisu SŽ Bp1 Přepis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, dále se řídí ustanovením zákona č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákonem č. 133/1985 Sb. o požární ochraně. Zhotovitel odpovídá za pracovní schopnosti a zdravotní způsobilost všech svých pracovníků i pracovníků podzhotovitelů, včetně doložení dokladů pro vstup do vyhrazených prostorů Správy železnic, s.o. Zhotovitel nese odpovědnost za případnou škodu, která vznikne objednateli při nedodržení výše uvedených povinností.

F. Dokončovací práce

Součástí převzetí prací bude předložení dokladů potřebných k ukončení výluky a stavebních prací, dle přiloženého soupisu dokladů (viz Příloha č. 1c – Dokumentace provedených prací). Jedná se o soubor TBZ, **bod č. 9 a, c, e, f, g, h.**

Po dokončení stavby bude vyhotovena geodetická část skutečného provedení stavby postihující všechny provedené stavební úpravy na železničním svršku i spodku (kolej, štěrkové lože, odvodnění, změny v ŽBP, zajišťovací značky, ...), ta bude prostřednictvím jmenovaného ÚOZI investora zkontrolována na SŽG Praha. Pro mapování platí aktualizovaný předpis SŽDC M20/MP005 včetně aktualizovaného fotokatalogu.

G. Předání a převzetí díla

V rámci přejímacího řízení je zhotovitel povinen doložit nezbytnou dokumentaci dle přiloženého soupisu dokladů (viz Příloha č. 1c – Dokumentace provedených prací).

Jedná se o soubor PŘEDÁNÍ A PŘEVZETÍ DÍLA, **bod č. 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17; 18, 19, 20, 21, 22, 23.**

Seznam příloh:

Příloha č. 1a – katastrální mapa + výpis vlastnictví majitele pozemku stavby a skládky, meziskládky

Příloha č. 1b – Pasporty přejezdů

Příloha č. 1c – Dokumentace provedených prací

Příloha č. 1d – Pasporty překážek

Příloha č. 1e – Vyjádření CD-T, CETIN, SEE, SMT a SSZT

Termín plnění:

červen 2023–prosinec 2024

V Karlových Varech 15. května 2023

Miloš Vyhnálek

přednosta ST Karlovy Vary