

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín - Převýšov



Správa železniční dopravní cesty

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

OBSAH

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY	1
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ	3
1.1. ÚČEL STAVBY	3
1.2. NÁPLŇ STAVBY	3
1.3. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	22
1.4. DALŠÍ SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ	22
2. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO PROVEDENÍ DÍLA	24
3. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO STAVENIŠTĚ	30
4. ČASOVÝ PLÁN STAVBY	30
5. OSTATNÍ ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY	31
5.1. DOTČENÉ ORGÁNY STÁTNÍ SPRÁVY	31

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

1.1. ÚČEL STAVBY

Předmětem stavby je Odstranění propadu traťové rychlosti v definičním úseku Kanín (mimo) – Převýšov (mimo), který leží v traťovém úseku Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou.

Tyto cíle budou dosaženy částečným zlepšením technických parametrů železniční infrastruktury při současném zavedení rychlosti pro nedostatek převýšení $I = 130$ mm. Výše uvedené se týká hlavně plynulosti jízdy na obnoveném železničním svršku a zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech a přechodech vlivem provedených stavebních úprav, které zajistí plynulý a zklidněný přejezd silničních vozidel.

Stavba „Odstranění propadu traťové rychlosti v definičním úseku Kanín – Převýšov“ je umístěna v katastrálních územích Opolany, Sány, Dobšice u Žehuně, Žehuň, Choťovice, Lovčice u Nového Bydžova, Opolánky a Převýšov.

1.2. NÁPLŇ STAVBY

1.2.1. NÁPLŇ STAVBY VŠEOBECNĚ

Železniční trať SŽDC č. 1301 (dle GVD 505a) Velký Osek – Choceň, v jízdním řádu pro cestující označená číslem 020, je jednokolejná elektrizovaná trať, část celostátní dráhy. Trať vede z Velkého Oseku přes Chlumec nad Cidlinou, Hradec Králové, Týniště nad Orlicí a Borohrádek do Chocně. Trať byla postupně zprovozněována v průběhu let 1870 až 1875. V roce 1940 byla dokončena Kanínská spojka ve Velkém Oseku a v roce 1965 byla provedena elektrizace tratě. Předmětem stavby je Odstranění propadu traťové rychlosti v definičním úseku Kanín (mimo) – Převýšov (mimo), který leží v traťovém úseku Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou.

Celková délka sanovaného úseku je 15,347 km.

Na trati Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou je provozována osobní i nákladní doprava, a to jak při dojíždění místních obyvatel do zaměstnání, škol, za kulturou, tak i pro turisty a sportovce (cyklisté).

Bezpečnost a kvalita nástupu a výstupu cestujících na trati je v současné době dána existencí úrovnových nástupišť (ve stanicích a na většině zastávek).

Začátek stavby je v km 2,631 za poslední výhybkou Kanínské spojky ve směru staničení a konec v km 17,978 před první výhybkou ŽST Převýšov ve směru staničení. Kolejové úpravy budou realizovány od km 2,631 až do km 17,978, včetně ŽST Choťovice, ŽST Dobšice nad Cidlinou a zastávky Sány.

Kolejové úpravy si vyžádají úpravu nástupišť v Dobšicích nad Cidlinou a Choťovicích, ale i na železniční zastávce Sány.

Železniční přejezdy, do kterých zasáhnou stavební úpravy železničního svršku a spodku budou podrobeny stavebním úpravám. Dále budou do zabezpečení přejezdů implementovány nové či repasované dílčí technologické prvky zabezpečení.

V TÚ Kanín - Převýšov proběhnou dílčí přeložky kabelových tras.

Pro zajištění železničního provozu je v dopravních kolejích v ŽST Dobšice nad Cidlinou a Choťovice instalován elektrický ohřev výhybek. Úprava nástupišť v dotčených v železničních stanicích a zastávkách si vyžádá návaznou úpravu osvětlení.

Železniční trať Velký Osek - Choceň se nachází rovinatém terénu v příznivých sklonových a směrových podmínkách. Železniční trať v části své stopy prochází NPR Žehuňský rybník – Ptačí oblast Žehuňský rybník, lokalitou Víno, dále NPR Kněžičky a PR Žehuňská obora. Na trati se nachází několik železničních přejezdů a přechodů pro pěší. Železniční stanice a zastávky jsou dobře napojeny na stávající silniční infrastrukturu.

1.2.2. NÁPLŇ STAVBY V ZÁKLADNÍCH PROFESÍCH

Železniční zabezpečovací zařízení

ŽST. Dobšice nad Cidlinou

V ŽST. Dobšice nad Cidlinou dojde k posunu výhybek v ose v 1. staniční koleji. Budou použity tyto výhybky:

v.č.1 J60 – 1: 9 – 300 zl, P, I, b

v.č.2 J60 – 1: 9 – 300 zl, L, I b

v.č.8 J60 – 1: 9 – 300 zl, P, I, b

v.č.9 J60 – 1: 9 – 300 zl, L, I, b

Stávající přestavníky na výhybkách budou demontovány a na výhybkách budou použity přestavníky pro žlabový pražec v nerozřezném provedení a doplněny snímači polohy jazyků dle Směrnice SŽDC č. 77. Jedná se o tyto výhybky 1, 2, 8 a 9. Upraveným uspořádáním dojde i k novému umístění odjezdových návěstidel. Tato návěstidla budou repasována, musí být komisionálně vystaničena, při jejich staničení musí být dodržen čl. 6.2.6 TNŽ 342620. Jedná se o tato návěstidla L1, L2, L3, S1, S2, S3. Se1, Se2, Se3 a Se4. Vjezdová návěstidla L a S včetně jejich předvěstí PŘL a PŘS budou zachována ve stávajících polohách. Izolace kolejíště se nemění, pouze budou izolované styky umístěny v úrovni odjezdových návěstidel. Ostatní izolované styky musí být zachovány ve stávajících kilometrických polohách. Stávající stykové transformátory budou demontovány a po provedené opravě kolejíště budou namontovány zpět včetně lanových propojení. Po ukončení stavebních prací musí být kolejové obvody protokolárně nastaveny a uvedeny do provozu akreditovanou laboratoří. Na přejezdu v km 6,545 budou opraveny výstražníky, které budou pozinkovány.

Kabelizace: V rámci stavebních prací je předpoklad všechny podélné kabelové trasy zachovat a ochránit. Sekundární kabely od rozdělovačů budou použity v místech sanací nové.

ŽST. Dobšice nad Cidlinou – PZS v km 6,545

Z důvodu nevyhovujícího umístění stávajících výstražníků budou umístěny výstražníky nové dle platné normy ČSN 34 2650 ed. 2.

ŽST. Dobšice nad Cidlinou – PZS v km 7,768

Z důvodu nevyhovujícího umístění stávajících výstražníků budou umístěny výstražníky nové dle platné normy ČSN 34 2650 ed. 2.

ŽST. Choťovice

V ŽST. Choťovice dojde k posunu výhybek v ose v 1. staniční koleji. Budou použity tyto výhybky:

v.č.1 J60 – 1:18,5 – 1200 zl, I, P, p, b

v.č.2 J60 – 1:11 – 300 zl, P, p, b

v.č.4 Obl O60 – 1:14 – 760 (2074,202/1200/000) zl, I, P, I, b

v.č.5 J60 – 1:18,5 – 1200 zl, I, P, I, b

Stávající přestavníky na výhybkách budou demontovány a na výhybkách budou použity přestavníky pro žlabový pražec v nerozřezném provedení a doplněny snímači polohy jazyků, dle Směrnice SŽDC č. 77. Jedná se o tyto výhybky 1, 2, 4 a 5. Upraveným uspořádáním dojde i k změně umístění odjezdových návěstidel. Tato návěstidla budou repasována, musí být komisionálně vystaničena, při jejich staničení musí být dodržen čl. 6.2.6 TNŽ 342620. Jedná se o tato návěstidla L1, L2, L4, S1, S2 a S4. Vjezdová návěstidla L a S včetně jejich předvěstí PŘL a PŘS budou zachována ve stávajících polohách. Izolace kolejíště se nemění, pouze budou izolované styky umístěny v úrovni odjezdových návěstidel. Ostatní izolované styky musí být zachovány ve stávajících kilometrických polohách. Stávající stykové transformátory budou demontovány a po provedené opravě kolejíště budou namontovány zpět včetně lanových propojení. Po ukončení stavebních prací musí být kolejové obvody protokolárně nastaveny a uvedeny do provozu akreditovanou laboratoří. Na přejezdu v km 12,321 budou opraveny stojany závor, které budou pozinkovány.

Kabelizace: V rámci stavebních prací je předpoklad všechny podélné kabelové trasy zachovat a ochránit. Sekundární kabely od rozdělovačů budou použity v místech sanací nové.

ŽST. Choťovice – PZS v km 12,321

Přejezd je řešen samostatným provozním souborem PS 05-01-01 Železniční přejezd v ev. km 12,321 – Úprava PZZ.

Mezistaniční úsek Výhybna Kanín – ŽST. Dobšice nad Cidlinou

V tomto mezistaničním úseku se nacházejí dvě přejezdová zabezpečovací zařízení v km 4,792 a v 5,711, která jsou řešena samostatnými provozními soubory. V této části provozního souboru jsou řešena zabezpečovací zařízení mezi krajní výhybkou č. 203 ve výhybně Kanín a vj. náv. S do ŽST. Dobšice nad Cidlinou. V tomto úseku budou zdemontovány stykové transformátory u výh. 203 u vj. náv. L do výhybny Kanín, km 3,500 na trati a v u vj. náv. S do ŽST. Dobšice. Stykové transformátory budou repasovány, přeměřeny a po provedené opravě kolejí namontovány zpět včetně lanových propojení. Vjezdová návěstidla a jejich předvěstí budou zachována na stávajících místech a v rámci prací musí být ochráněna, po provedené opravě koleje musí být provedeno přeměření s ohledem na průjezdný průřez. Rovněž tak se předpokládá, že bude ochráněna hlavní podélná kabelová trasa vedoucí dle dostupných podkladů vlevo, vpravo ve směru staničení. Hlavní překop se nachází 4,722; 4,796 a 5,024.

Mezistaniční úsek Dobšice nad Cidlinou – Choťovice

V tomto mezistaničním úseku se nacházejí dvě přejezdová zabezpečovací zařízení v km 8,427 a v 9,011, která jsou řešena samostatnými provozními soubory. V této části provozního souboru je řešeno zabezpečovací zařízení mezi vj. návěstidly uvedených ŽST. V tomto úseku budou zdemontovány stykové transformátory u vj. náv. L do ŽST. Dobšice n.C. u vj. náv. S do ŽST. Choťovice a dále v km 10,014 na trati. Stykové transformátory budou repasovány, přeměřeny a po provedené opravě kolejí namontovány zpět včetně lanových propojení. Vjezdová návěstidla a jejich předvěstí budou zachována na stávajících místech a v rámci prací musí být ochráněna, po provedené opravě koleje musí být provedeno přeměření s ohledem na průjezdný průřez. Rovněž tak se předpokládá, že bude ochráněna hlavní podélná kabelová trasa vedoucí dle dostupných podkladů vlevo a dále od hlavního překopu vpravo ve směru staničení. Hlavní překop se nachází km 7,736.

Mezistaniční úsek Choťovice – Převýšov

Zde je řešeno zabezpečovací zařízení mezi vj. Návěstidlem L do ŽST. Choťovice a krajní výhybkou č. 7 v ŽST. Převýšov. V tomto úseku budou zdemontovány stykové transformátory v km 13,599 na trati a výstroj izolované koleje Ik8 před přejezdem v km 17,971. Stykové transformátory budou repasovány, přeměřeny a po provedené opravě kolejí namontovány zpět včetně lanových propojení. Vjezdová návěstidla a jejich předvěstí budou zachována na stávajících místech a v rámci prací musí být ochráněna, po provedené opravě koleje musí být provedeno přeměření s ohledem na průjezdný průřez. Přejezd v km 17,971 není předmětem této stavby z hlediska zabezpečovacího zařízení.

Železniční přejezd v ev. km 4,792

V rámci stavby dojde k opravě přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v žkm 4,792 na trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek. Přejezd bude zabezpečen pomocí jednoho dvojitého výstražníku „A1/A2“ s poloviční závorou a jednoho jednoduchého výstražníku „B“ s poloviční závorou. Zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed. 2. Stávající technologický domek je v nevyhovujícím stavu a za hranici životnosti. Z tohoto důvodu bude nahrazen domkem (o rozměrech 3,6 x 2,5 m) s ocelovou konstrukcí se sendvičovými stěnami a valbovou střechou, který bude vybaven topením a ventilací s termoregulací. Dále v něm bude stolek s židlí a schránka na dokumentace v nehořlavém provedení pro potřeby údržby. Domek bude zateplen a umístěn na pozemku SŽDC s.o. na betonových základech s příčným prostupem pro kabelovod. Musí být dodržena podmínka o rozhledových trojúhelnících, tj. domek nesmí zasahovat do rozhledového trojúhelníku. Stávající zařízení bude do domku přemístěno. Nouzové ovládání, telefonní objekt a ukončení elektrické přípojky bude umístěno ve sdružené přístrojové skříni, která bude umístěna vedle technologického domku. Na základě požadavku OŘ Hradec Králové bude časová závislost pro měření předzváněcí doby, která je tvořena pomocí kondenzátorů vyměněna za modernější a bezpečnější způsob měření. Pro napájení domku bude

využita stávající přípojka, která bude ukončena ve sdružené přístrojové skříni. Dále bude provedena výměna dvou stykových transformátorů DT 952C v km 4,773. Stávající kabely budou z důvodu demontáže stávajícího technologického domku (RD) přerušeny a od místa přerušení napojeny do RD pomocí smřtitelných spojek a kabelových vložek stejného typu, jedná se o kabely vazební a o kabely na vzdálené konce přibližovacích úseků. V místě přejezdu bude provedena kabelizace, jedná se o kabely ke stojánům závor, stykovým transformátorům a ke stojánkům souborů ASE. Jelikož přejezd se nachází na konci nástupiště zastávky Sáňy, bude zde zřízeno zábradlí tak, aby cestující byli „vyvedeni“ za výstražník a nemohli vstoupit přímo do přejezdu.

Železniční přejezd v ev. km 5,711

V rámci stavby dojde k opravě přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v žkm 5,711 na trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek. Přejezd bude zabezpečen pomocí jednoho dvojitého výstražníku „A1/A2“ s poloviční závorou a jednoho jednoduchého výstražníku „B“ s poloviční závorou. Zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZNI dle ČSN 34 2650 ed. 2. Stávající technologický domek je v nevyhovujícím stavu a za hranici životnosti. Z tohoto důvodu bude nahrazen domkem (o rozměrech 3,6 x 2,5 m) s ocelovou konstrukcí se sendvičovými stěnami a valbovou střechou, který bude vybaven topením a ventilací s termoregulací. Dále v něm bude stolek s židlí a schránka na dokumentace v nehořlavém provedení pro potřeby údržby. Domek bude zateplen a umístěn na pozemku SŽDC s.o. na betonových základech s příčným prostupem pro kabelovod. Musí být dodržena podmínka o rozhledových trojúhelnících, tj. domek nesmí zasahovat do rozhledového trojúhelníku. Stávající zařízení bude do domku přemístěno. Nouzové ovládání, telefonní objekt a ukončení elektrické přípojky bude umístěno ve sdružené přístrojové skříni, která bude umístěna na boku vedle technologického domku. Na základě požadavku objednatele bude časová závislost pro měření předzváněcí doby, která je tvořena pomocí kondenzátorů vyměněna za modernější a bezpečnější způsob měření. Pro napájení domku bude využita stávající přípojka, která bude ukončena ve sdružené přístrojové skříni. Dále bude provedena výměna dvou stykových transformátorů DT 952C v km 5,726. Stávající kabely budou z důvodu demontáže stávajícího technologického domku (RD) přerušeny a od místa přerušení napojeny do RD pomocí smřtitelných spojek a kabelových vložek stejného typu, jedná se o kabely vazební a o kabely na vzdálené konce přibližovacích úseků. V místě přejezdu bude provedena kabelizace, jedná se o kabely k výstražníkům, stykovým transformátorům a ke stojánkům souborů ASE.

Železniční přejezd v ev. km 8,427

V rámci stavby dojde k opravě přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v žkm 8,427 na trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou jednoduchých výstražníků „A“ a „B“ bez závor. Zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed. 2. Dále bude provedena výměna dvou stykových transformátorů DT 952C v km 8,450. V místě přejezdu bude provedena kabelizace, jedná se o kabely k výstražníkům a ke stojánkům souborů ASE.

Železniční přejezd v ev. km 9,011

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k opravě přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v žkm 9,011 na trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou stávajících jednoduchých výstražníků „A“ a „B“ s celými závory. Zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed. 2. Ve stávajícím technologickém domku (RD) dojde k výměně technologie. Z původního zařízení zůstanou pouze baterie a dobíječe. Dále bude provedena výměna dvou stykových transformátorů DT 952C v km 9,035. V místě přejezdu bude provedena kabelizace, jedná se o kabely k výstražníkům, stykovým transformátorům a ke stojánkům souborů ASE.

Železniční přejezd v ev. km 12,321

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k opravě přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v žkm 12,321 na trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou jednoduchých výstražníků „A“ a „B“ bez závor. Zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3SNI dle ČSN 34 2650 ed. 2. V místě přejezdu bude provedena kabelizace, jedná se o kabely k výstražníkům.

Železniční svršek a spodek

Odb. Kanín - Dobšice nad Cidlinou, železniční svršek

Stávající tvar železničního svršku je R65, kolej je bezстыková. Stávající pražce jsou dřevěné, betonové SB 6 a SB8. Štěrkové lože je středně znečištěné, místy silně znečištěné. V rámci stavby dojde k výměně železničního svršku. Tvar železničního svršku bude 60E2, pražce budou betonové s pružným bezpodkladnicovým upevněním, kolej bude bezстыková. Oprava traťové koleje bude provedena v úseku km 2,631 – km 6,549 celkové délce 3.809 m. Začátek úprav je v km 2,631 ZV č. 3 (odb. Kanín). Tato stávající výhybka nebude stavbou dotčena. Konec úprav je v km 6,549, před ŽST Dobšice nad Cidlinou. V rámci opravy bude kompletně vyčištěno kolejové lože v celém úseku.

Z čištění budou vynechány úseky:

od km 3,526 – km 3,545 (železniční most ev. km 3,536)

od km 4,415 – km 4,462 (železniční most ev. km 4,438)

od km 4,495 – km 4,504 (železniční most ev. km 5,508)

V opravovaném úseku se mezi Kanínem a Dobšicemi nad Cidlinou nachází zastávka Sány, která bude dotčena opravou koleje ve stejném rozsahu, jako širší trať. V opravovaném úseku se nachází 3 stávajících železničních přejezdů (v km 4,792, v km 5,711, v km 6,545), které budou rovněž opraveny. Železniční přejezdy mají samostatné stavební objekty a jsou detailně řešeny v jiné části této dokumentace. Stavební objekty železničních přejezdů budou zahrnovat i železniční svršek – kol. pole 25 m (na každém železničním přejezdu), kolejové lože + ZKKP tak, aby stavební objekt každého železničního přejezdu tvořil kompletní, samostatně proveditelný celek.

Odb. Kanín - Dobšice nad Cidlinou, železniční spodek

Nástupiště z. Sány

Z důvodu čištění a úpravy GPK je nutné technologických důvodů provést demontáž a zpětnou montáž stávajícího nástupiště na zastávce Sány km 4,8 – km 5,0. Délka nástupiště u koleje č.1 je 203 m. Stávající šířka nástupiště je proměnná a zůstane zachována. Stávající šířka nástupiště je 2,02 m a 4,7 m. Nástupiště bude zkráceno na délku 100 m. Stávající nástupiště má pevnou nástupní hranu. Nástupní hrana je tvořena tvárnici Tisher. Povrch nástupiště je zpevněný (povrch živice). Na zpětnou montáž podle nové GPK budou použity stávající nástupištní tvárnice Tischer. Za nástupištními Tvárnici bude provedena oprava povrchu nástupiště dle stávajícího přilehlého povrchu. Stávající šířka nástupiště zůstane zachována, povrch nástupiště bude opraven v nejnutnějším rozsahu, cca 2 m od nástupní hrany. Nástupní hrana bude ve vzdálenosti 1650 mm od osy koleje, 300 mm nad temenem přilehlé kolejnice.

Zábradlí

V km 4,802 604 bude osazeno zábradlí dl. 2,5 m, ve vzdálenosti 2,5 od osy koleje. Zábradlí bude ocelové, trubkové, vysoké 1,10 m nad přilehlou pochozí plochou. Zábradlí bude sloužit jako zábrana přímému vstupu cestujících na železniční přejezd ev. km 4,792. Zábradlí bude uloženo do betonových patek hl. 0,900 m, průměr 0,560 m. Zábradlí bude opatřeno nátěrem RAL 5002. Na zábradlí bude osazena tabule „Průchod pro pěší zakázán“.

Trativod

V tomto stavebním objektu je zahrnut i nově navržený trativod vpravo koleje, který je pokračováním trativodní větve odvádějící srážkovou vodu z výhybek na zhlaví a z oblasti železničního přejezdu v km 6,545.

Reprofilování příkopů

Podél trati budou v místech, kde je tvar tělesa železničního spodku v zářezu, reprofilovány všechny stávající příkopy po obou stranách koleje a obnovena jejich funkce. Stávající příkopy jsou zanesené pozůstatky z čištění kolejového lože z minulých let. V rámci stavby bude toto odstraněno.

Most v km 5,508

Navrhuje se provedení přechodových zídek z drátokamenných košů 1,0 x 1,0 x 2,0 m za všemi křídly. Žádné další stavební úpravy nejsou navrženy.

Propustek v km 3,293

Navrhuje se úplné zrušení propustku. Propustek svojí konfigurací neumožňuje převod srážkové vody z jedné strany žel. tělesa na druhou, pro převedení srážkových vod slouží most v km 3,536. Propustek se nenachází v záplavovém území, jeho zrušením nedojde k ovlivnění hydrologických poměrů na přilehlých pozemcích. Po snesení svršku bude stávající propustek vybourán včetně spodní stavby. Prostor takto vzniklý bude zasypán materiálem vhodným do násypů a důkladně zhutněn po vrstvách. Konstrukce drážního tělesa bude v místě zrušeného propustku doplněna tak, aby plynule navazovala na průběh terénu před a za objektem. Pro zásyp jsou přípustné nesoudržné materiály, propustné, nenamrzavé. Mohou to být písky, štěrky, štěrkodrti a štěrkopísky nejméně třídy B dle ČSN 72 1512. Může být použit materiál kopaný i drcený. Použitá frakce kameniva by měla být v rozsahu 0–45. Svahy drážního tělesa budou po opravě uvedeny do původního sklonu, ohumusovány v tl. 200 mm a osety.

Propustek v km 4,257

Navrhuje se ponechat propustek bez stavebních úprav. Provede se pouze vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

Propustek v km 5,258

Navrhuje se úplné zrušení propustku. Propustek svojí konfigurací neumožňuje převod srážkové vody z jedné strany žel. tělesa na druhou, pro převedení srážkových vod slouží most v km 5,508. Propustek se nenachází v záplavovém území, jeho zrušením nedojde k ovlivnění hydrologických poměrů na přilehlých pozemcích. Po snesení svršku bude stávající propustek vybourán včetně spodní stavby. Prostor takto vzniklý bude zasypán materiálem vhodným do násypů a důkladně zhutněn po vrstvách. Konstrukce drážního tělesa bude v místě zrušeného propustku doplněna tak, aby plynule navazovala na průběh terénu před a za objektem. Pro zásyp jsou přípustné nesoudržné materiály, propustné, nenamrzavé. Mohou to být písky, štěrky, štěrkodrti a štěrkopísky nejméně třídy B dle ČSN 72 1512. Může být použit materiál kopaný i drcený. Použitá frakce kameniva by měla být v rozsahu 0–45. Svahy drážního tělesa budou po opravě uvedeny do původního sklonu, ohumusovány v tl. 200 mm a osety.

Propustek v km 6,038

Navrhuje se ponechat propustek bez stavebních úprav. Provede se pouze vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

Propustek v km 6,318

Navrhuje se úplné zrušení propustku. Propustek svojí konfigurací neumožňuje převod srážkové vody z jedné strany žel. tělesa na druhou, pro převedení srážkových vod slouží propustek v km 6,449. Propustek se nenachází v záplavovém území, jeho zrušením nedojde k ovlivnění hydrologických poměrů na přilehlých pozemcích. Provede se statické zajištění nosné konstrukce propustku tak, aby v budoucnu nebyl nijak ohrožen provoz na trati. V prostoru stávajících čel propustku se otevře svahovaná jáma, čela se rozeberou a v prostoru vtoku a výtoku se realizuje kamenná čelní zídka, která bude sloužit jako ztracené bednění. Ve zdivu na vtokové straně, odkud se bude provádět vyplňování prostoru propustku, bude vynechán otvor příslušné velikosti pro umožnění aplikace výplňového materiálu. Zároveň je nezbytné provést minimálně dva odvětrávací otvory z povrchu trati do prostoru propustku, které zamezí vzniku nežádoucích vzduchových kapes a umožní dokonalé vyplnění stávajícího propustku. Prostor stávajícího propustku mezi kamennými zídkami bude vyplněn betonem C12/15, tekuté konzistence. S výhodou lze použít samozhutnitelného betonu. Důležitým prvkem je správné zaplnění volného prostoru bez nežádoucích vzduchových mezer, které by v budoucnosti mohly způsobit lokální poruchy v nadloží. Prostor stávajícího propustku bude vyplněn betonem tekuté konzistence, s výhodou lze použít samozhutnitelného betonu. Římsy propustku budou odbourány. Konstrukce drážního tělesa bude v místě zrušeného propustku doplněna tak, aby plynule navazovala na průběh terénu před a za objektem. Pro zásyp jsou přípustné nesoudržné materiály, propustné, nenamrzavé. Mohou to být písky, štěrky, štěrkodrti a štěrkopísky nejméně třídy B dle ČSN 72 1512. Může být použit materiál kopaný i drcený. Použitá frakce kameniva by

měla být v rozsahu 0–45. Svahy drážního tělesa budou po opravě uvedeny do původního sklonu, ohumusovány v tl. 200 mm a osety. Drážní příkopy budou protaženy k propustku v km 6,449.

Dobšice nad Cidlinou, železniční svršek

Stávající tvar železničního svršku je R65, kolej je bezстыková. Stávající pražce jsou dřevěné, betonové SB 6 a SB8. Štěrkové lože je středně znečištěné, místy silně znečištěné. V rámci stavby dojde k výměně železničního svršku. Tvar železničního svršku bude 60E2, pražce budou betonové s pružným upevněním, kolej bude bezстыková. Opravena bude kolej č. 1 v celé délce včetně přípojných polí u vkládaných výhybek. Začátek úprav je v km 6,549. Konec úprav je v km 7,500 (km konec sanace). V rámci opravy bude kompletně vyčištěno kolejové lože v celém úseku.

Výhybky

Vytrženy a nahrazeny budou výhybky č. 1, 2, 8, 9. Vkládané výhybky budou tvaru: J60-1:9-300, na betonových pražcích, se žlabovými pražci, s čelistovými závěry, srdcovka bude celolitá ZPT, upevnění pružné – svěrky.

Dobšice nad Cidlinou, železniční spodek

Nástupiště

Z důvodu čištění a úpravy GPK je nutné provést snesení a opětovné zřízení stávajícího nástupiště u koleje č. 1. Délka nástupiště u koleje č.1 je 214 m a bude zkrácena na délku 100 m. Na zpětné zřízení nástupiště podle nové GPK budou použity vyzískané nástupištní tvárnice Tischer. Mezi nástupištními tvárnici bude provedena oprava povrchu nástupiště. Nástupní hrana bude ve vzdálenosti 1650 mm od osy koleje, 200 mm nad temenem přilehlé kolejnice.

Sanace

Sanovány budou úseky pod vkládanými výhybkami č. 1, 2, 8, 9. Úsek km 6,549 – 6,627.

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,15 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláň tělesa železničního spodku 4 % do navržených tratí.

Úsek km 7,390 – 7,500

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,15 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláň tělesa železničního spodku 4 % do navržených tratí.

Reprofilování příkopů

Stávající příkop vlevo v km 7,465 – km 7,500 bude reprofilován. Stávající příkop je zanesen a v rámci stavby bude opraven.

Dobšice nad Cidlinou – Choťovice, železniční svršek

Stávající tvar železničního svršku je R65, kolej je bezстыková. Stávající pražce jsou dřevěné, betonové SB6 a SB8. Štěrkové lože je středně znečištěné, místy silně znečištěné. V rámci stavby dojde k výměně železničního svršku. Tvar železničního svršku bude 60E2, pražce budou betonové s pružným bezpodkladnicovým upevněním, kolej bude bezстыková. Oprava traťové koleje bude provedena v úseku km 7,500 – km 11,262 celkové délce 3,762 m. Začátek úprav je v km 7,50, kde končí sanace výhybek v ŽST Dobšice nad Cidlinou. Konec úprav je v km 11,262, před ŽST Choťovice. V rámci opravy bude kompletně vyčištěno kolejové lože v celém úseku. V opravovaném úseku se mezi Dobšicemi nad Cidlinou a Choťovicemi se nachází 3 stávající železniční přejezdy (v km 7,768, v km 8,427, v km 9,011), které budou rovněž opraveny. Stavební objekty železničních přejezdů budou zahrnovat i železniční svršek – kol. pole 25

m (na každém železničním přejezdu), kolejové lože + ZKKP tak, aby stavební objekt každého železničního přejezdu tvořil kompletní, samostatně proveditelný celek.

Dobšice nad Cidlinou – Choťovice, železniční spodek

Sanace

Návrh konstrukce pražcového podloží byl proveden na základě geotechnického průzkumu (součást dokladové části dokumentace).

Úsek km 9,000 – 9,500:

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrkodrt fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Vápenná stabilizace tl. 0,30 m (laboratorní stanovení receptury)

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % vlevo do navržených trativodů. V tomto úseku není možné obnovit příkop tak, aby bylo zajištěno odvodnění sanační vrstvy (zábory cizích pozemků). Z tohoto důvodu je navržen trativod.

Úsek km 10,450 – 10,600:

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrkodrt fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených trativodů.

Reprofilování příkopů

Podél trati budou v místech, kde je tvar tělesa železničního spodku v zářezu, reprofilovány všechny stávající příkopy po obou stranách koleje a bude obnovena jejich funkce. Stávající příkopy jsou zanesené a v rámci stavby tedy budou opraveny.

Propustek v km 7,791

Navrhuje se ponechat propustek bez stavebních úprav. Provede se pouze vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

Propustek v km 10,376

Navrhuje se ponechat propustek bez stavebních úprav. Provede se pouze očištění čel od vegetace a vyčištění na vtoku a na výtoku.

Choťovice, železniční svršek

Stávající tvar železničního svršku je R65, kolej je bezстыková. Stávající pražce jsou dřevěné, betonové SB 6 a SB8. Štěrkové lože je středně znečištěné, místy silně znečištěné. V rámci stavby dojde k výměně železničního svršku. Tvar železničního svršku bude 60E2, pražce budou betonové s pružným bezpodkladnicovým upevněním, kolej bude bezстыková. Opravena bude kolej č. 1 v celé délce včetně přípojných polí u ukládaných výhybek. Začátek úprav je v km 11,262 (začátek sanace před výhybkou č. 5). Konec úprav je v km 12,317 (začátek trhané stávající výhybky č. 1). V rámci opravy bude kompletně vyčištěno kolejové lože v celém úseku.

Výhybky

Vytrženy a nahrazeny budou výhybky č. 1, 2, 4, 5.

Vkládané výhybky budou tvaru :

1 - J60-1:18,5-1200-I-P-p-ČZ-b-KS-ZPT

2 - J60-1:11-300-P-p-ČZ-b-KS-ZPT

4 - Obl-o60-1:14-760(2074,202/1200,000)-I-P-I-ČZ-b-KS-ZPT

5 - J60-1:18,5-1200-I-P-I-ČZ-b-KS-ZPT

Výhybky č. 1, 4 a 5 budou mít dle požadavku správce pojižděnou plochu L jazyka a opornice zpevněnou tepelným opracováním. Výhybky budou se žlabovými pražci.

Choťovice, železniční spodek**Nástupiště**

V železniční stanici se nacházejí dvě nástupiště. Nástupiště mezi kolejemi č. 1 a č. 2 bude zrušeno bez náhrady v celé délce (délka 219 m). Nástupiště u koleje č. 1, vnější, bude z důvodu čištění koleje a úpravy GPK demontováno. Po úpravě GPK bude nástupiště vráceno zpět. Stávající nástupiště má délku 219 m. Zpět bude nástupiště vráceno v délce 100 m. Nástupní hrana je tvořena tvárnici Tisher. Povrch nástupiště je zpevněný. Na zpětnou montáž podle nové GPK budou použity stávající nástupištní tvárnice Tischer. Za nástupištními tvárnici bude provedena oprava zpevněného povrchu nástupiště. Nástupní hrana bude ve vzdálenosti 1650 mm od osy koleje, 200 mm nad temenem přilehlé kolejnice.

Sanace

Návrh konstrukce pražcového podloží byl proveden na základě geotechnického průzkumu (součást dokladové části dokumentace).

Sanovány budou úseky pod vkládanými výhybkami č. 4, 5 a kolej č. 1 od km 11,40 do km 11,60 a kolej č. 1 od km 11,90 do km 12,30 (včetně oblasti pod vkládanými výhybkami č. 1, 2).

Úsek km 11,262 – 11,412 (oblast výhybek č. 4, 5):

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,15 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených tratí vodů.

Úsek km 11,400 – 11,600:

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Geomříž 60/60 kN/m (použití pouze pokud na místě poklesne ověřený modul pod 5 MPa)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,10 m (použití pouze pokud na místě poklesne ověřený modul pod 5 MPa)

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených tratí vodů.

Úsek km 11,900 – 12,100:

Kolejové lože tl. 0,35 m pod pražcem

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Geomříž 60/60 kN/m (použití pouze pokud na místě poklesne ověřený modul pod 5 MPa)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,10 m (použití pouze pokud na místě poklesne ověřený modul pod 5 MPa) Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených tratí vodů.

Úsek km 12,100 – 12,303

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,15 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených tratí vodů.

Reprofilování příkopů

Stávající příkop vlevo ŽST bude reprofilován. Stávající příkop je zanesen a v rámci stavby bude opraven/vyčištěn.

Propustek v km 11,540

Navrhuje se ponechat propustek bez zásadních stavebních úprav. Stávající ocelové zábradlí bude odstraněno a nahrazeno zábradlím novým, třímadlovým, z otevřených profilů, výšky 1100 mm nad horní hranou říms. Sloupky zábradlí budou kotveny pomocí patních plechů chemickými kotvami vlepenými v ŽB římsách. Dále se provede očištění čel od vegetace, vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

Propustek v km 11,855

Navrhuje se ponechat propustek bez zásadních stavebních úprav. Stávající ocelové zábradlí bude odstraněno a nahrazeno zábradlím novým, třímadlovým, z otevřených profilů, výšky 1100 mm nad horní hranou říms. Sloupky zábradlí budou kotveny pomocí patních plechů chemickými kotvami vlepenými v ŽB římsách. Dále se provede očištění čel od vegetace, vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

Choťovice - Převýšov, železniční svršek

Stávající tvar železničního svršku je R65, kolej je bezстыková. Stávající pražce jsou dřevěné, betonové SB6 a SB8. Štěrkové lože je středně znečištěné, místy silně znečištěné. V rámci stavby dojde k výměně železničního svršku. Tvar železničního svršku bude 60E2, pražce budou betonové s pružným bezpodkladnicovým upevněním, kolej bude bezстыková. Oprava traťové koleje bude provedena v úseku km 12,317 – km 17,980 celkové délce 5663 m. Začátek úprav je v km 12,317, v začátku stávající trhané výhybky č. 1 v ŽST Choťovice. Konec úprav je v km 17,980, v začátku výhybky č. 7 – ŽST Převýšov. Výhybka č. 7 nebude stavbou dotčena. V rámci opravy bude kompletně vyčištěno kolejové lože v celém úseku. V opravovaném úseku se mezi Choťovicemi a Převýšovem se nachází 2 stávající železniční přejezdy (v km 12,321, v km 17,971), které budou rovněž opraveny. Železniční přejezdy mají samostatné stavební objekty a jsou detailně řešeny v jiné části této dokumentace. Stavební objekty železničních přejezdů budou zahrnovat i železniční svršek – kol. pole 25 m (na každém železničním přejezdu), kolejové lože + ZKKP tak, aby stavební objekt každého železničního přejezdu tvořil kompletní, samostatně proveditelný celek.

Choťovice - Převýšov, železniční spodek**Sanace**

Návrh konstrukce pražcového podloží byl proveden na základě geotechnického průzkumu (součást dokladové části dokumentace). Sanovány budou úseky km 14,300 – 14,350, km 14,600 – 14,800, km 15,750 - 16,050 a km 16,900 – 17,350.

Úsek km 14,300 – 14,350:

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených tratí.

Úsek km 14,600 – 14,800:

Kolejové lože tl. 0,35 m pod pražcem)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Geomříž 60/60 kN/m

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,10 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených tratí.

Úsek km 15,750 - 16,050:

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem) Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených tratí.

Úsek km 16,900 – 17,350:

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených tratí.

Propustek v km 12,677

Navrhuje se ponechat propustek bez stavebních úprav. Provede se pouze očištění čel od vegetace a vyčištění na vtoku a na výtoku.

Propustek v km 13,184

Navrhuje se ponechat propustek bez stavebních úprav. Provede se pouze očištění čel od vegetace a vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

Propustek v km 13,949

Navrhuje se ponechat propustek bez zásadních stavebních úprav. Provede se pouze úprava pomocí gabionových zídek tak, aby nedocházelo k vysypávání materiálu štěrkového lože. Vzhledem k tomu, že stávající čela jsou mírně odtržená, nejeví se jako žádoucí jejich další přitěžování gabionovými zídkami. Navrhované řešení spočívá v provedení gabionových zídek před stávajícími čely a v jejich navýšení tak, aby nedocházelo k vysypávání materiálu štěrkového lože. Stávající průtočný profil zůstane zachován. Řešení předpokládá provedení 1 ks gabionových košů 1,0 x 1,0 x 2,0 m před čely na levé i pravé straně v úrovni vtoku a výtoku z propustku. Vzdálenost mezi koši bude odpovídat průtočnému profilu propustku. Na takto provedené koše bude osazena další řada gabionů 1,0 x 1,0 x 2,0 m. Mezera mezi spodní řadou gabionů bude překlenuta např. pomocí žlb. překladu a na ní uložený koš bude výškově upraven tak, aby navazoval na přilehlé gabiony. Dále se provede očištění čel od vegetace včetně odbourání pravé čelní zdi (2 řady kamenných kvádrů) a zpětné usazení uvolněných krajních krycích desek. Vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

Propustek v km 14,240

Pomocí gabionových zídek tak, aby nedocházelo k vysypávání materiálu štěrkového lože. Vzhledem k tomu, že stávající čela jsou mírně odtržená, nejeví se jako žádoucí jejich další přitěžování gabionovými zídkami. Navrhované řešení spočívá v provedení gabionových zídek před stávajícími čely a v jejich navýšení tak, aby nedocházelo k vysypávání materiálu štěrkového lože. Stávající průtočný profil zůstane zachován. Řešení předpokládá provedení 1 ks gabionových košů 1,0 x 1,0 x 2,0 m před čely na levé i pravé straně stávající trouby v úrovni vtoku a výtoku z propustku. Vzdálenost mezi koši bude odpovídat průtočnému profilu propustku. Na takto provedené koše bude osazena další řada gabionů 1,0 x 1,0 x 2,0 m. Mezera mezi spodní řadou gabionů bude překlenuta např. pomocí žlb. překladu a na ní uložený koš bude výškově upraven tak, aby navazoval na přilehlé gabiony. Dále se provede sanace rozevřených spár mezi troubami (2 spáry v pravé části objektu) sanačními maltami, k zamezení propadání zeminy z náspu drážního tělesa do otvoru. Očištění čel od vegetace a vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

Železniční přejezdy**Železniční přejezd v ev. km 4,792**

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 6,0m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí 14x0,60m = 8,40m, úhel křížení 83°. Bude použito 11 panelů typu G I v místě přejíždění silničních vozidel a 3 panely typu G III v místě přechodu chodců z nedaleké zastávky Sáňy. Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo ve směru staničení bude závěrná zídka posunuta o 3 cm dolů, vpravo bude posunuta o 4 cm dolů. Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídkou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce. Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení V (do 100 těžkých nákladních vozidel za 24. hod.) Napojení opravené vozovky na stávající komunikaci je provedeno vložním asfaltové zálivky. Technologie provádění je stanovena ve vzorových listech železničního spodku Ž11.11 – Železniční přejezdy a přechody. V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovačla s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drčeného kameniva

frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem. V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy šterkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Pláň tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní pláň bude mít jednostranný sklon 5%. Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 5 ‰. Bude pod ním proveden šterkopískový podsyp tl. 50 mm. Trativod bude zaústěn do vsakovací jímky v km 4,800 vpravo trati. Rozměry vsakovací jímky budou 2,5 m x 2 m a hloubka bude činit 2 m, nad jímkou bude proveden zához zeminou v tl. 500 mm. Materiál jímky bude tvořen drceným kamenivem fr. 32/63 a ze všech stran bude jímka obalena geotextilií.

Železniční přejezd v ev. km 5,711

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 6,5m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $12 \times 0,60\text{m} = 7,20\text{m}$, úhel křížení 90°. Bude použito 12 panelů typu G I. Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude posunuta závěrná zídka o 2 cm nahoru, vpravo trati bude ponechána beze změny. Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce. Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení V (do 100 těžkých nákladních vozidel za 24. hod.) V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem. V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy šterkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Pláň tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní pláň bude mít jednostranný sklon 5%. Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude veden v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se šterkopískovým podsypem tl. 50 mm. Trativod bude vyústěn v km 5,702 do příkopu vpravo trati.

Železniční přejezd v ev. km 6,545

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 7,0m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $11 \times 0,60\text{m} = 6,60\text{m}$, úhel křížení 83°. Bude použito 11 panelů typu G I. Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude závěrná zídka posunuta o 3 cm nahoru, vpravo trati bude ponechána beze změny. Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce. Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení V (do 100 těžkých nákladních vozidel za 24. hod.) V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem. V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy šterkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Pláň tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní pláň bude mít

jednostranný sklon 5%. Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se štěrkopískovým podsypem tl. 50 mm. Trativod bude zřízen v rámci Dobšice nad Cidlinou, železniční spodek.

Železniční přejezd v ev. km 7,768

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 4,5m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $8 \times 0,60\text{m} = 4,80\text{m}$, úhel křížení 90°. Bude použito 8 panelů typu G II. Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude posunuta závěrná zídka o 3 cm dolů a vpravo trati o 2 cm dolů. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce. Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D2 a třídou dopravního zatížení VI (do 15 těžkých nákladních vozidel za 24 hod). V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drčeného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem. V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy štěrkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Plán tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní plán bude mít jednostranný sklon 5%. Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se štěrkopískovým podsypem tl. 50 mm. Trativod bude vyústěn v km 7,756 do příkopu vlevo trati.

Železniční přejezd v ev. km 8,427

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 5,2m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $10 \times 0,60\text{m} = 6,00\text{m}$, úhel křížení 110°. Bude použito 10 panelů typu G I. Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude posunuta závěrná zídka o 2 cm dolů, vpravo trati zůstane výška závěrné zídky beze změny. Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídkou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce. Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení V (do 100 těžkých nákladních vozidel za 24 hod). V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drčeného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem. V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy štěrkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Plán tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní plán bude mít jednostranný sklon 5%. Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se štěrkopískovým podsypem tl. 50 mm. Trativod bude vyústěn v km 8,415 do svahu vlevo trati.

Železniční přejezd v ev. km 9,011

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 6,0m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře

konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $14 \times 0,60 \text{ m} = 8,40 \text{ m}$, úhel křížení 58° . Bude použito 14 panelů typu G I. Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude posunuta závěrná zídka o 1 cm dolů, vpravo trati bude posunuta o 2 cm dolů. Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídkou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce. Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení IV (do 500 těžkých nákladních vozidel za 24 hod). V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem. V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží navazující na sanaci v traťovém úseku a to z vrstvy štěrkodrti v tl. 0,30m a vápenné stabilizace v tl. 0,30m. Pláň tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní pláň bude mít jednostranný sklon 4%. Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se štěrkopískovým podsypem tl. 50 mm. Trativod bude napojen v km 9,016 na trativod pokračující dále v trati v rámci Dobšice nad Cidlinou - Choťovice, železničního spodek.

Železniční přejezd v ev. km 12,321

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 4,0m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $6 \times 0,60 \text{ m} = 3,60 \text{ m}$, úhel křížení 90° . Bude použito 6 panelů typu G II. Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude závěrná zídka posunuta o 4 cm dolů, vpravo trati bude posunuta o 6 cm dolů. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce. Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D2 a třídou dopravního zatížení VI (do 15 těžkých nákladních vozidel za 24 hod). V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem. V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy štěrkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Pláň tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní pláň bude mít jednostranný sklon 5%. Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se štěrkopískovým podsypem tl. 50 mm. Trativod bude vyústěn v km 12,331 do příkopu vlevo trati.

Železniční přejezd v ev. 17,971

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 8,25m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $14 \times 0,60 \text{ m} = 8,40 \text{ m}$, úhel křížení 85° . Bude použito 14 panelů typu G I. Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude posunuta závěrná zídka o 5 cm nahoru, vpravo trati bude posunuta o 6 cm

nahoru. Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení IV (do 500 těžkých nákladních vozidel za 24 hod). V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drčeného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem. V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy šterkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Pláň tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní pláň bude mít jednostranný sklon 5%. Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se šterkopískovým podsypem tl. 50 mm. Trativod bude zaústěn do stávající kanalizační šachty v km 17,979 vlevo trati.

Železniční mostní objekty

Most v km 3,536

Most bude po snesení svršku přizvednut tak, aby mohla být demontována a repasována ložiska na O2 a aby mohla být provedena nová protikorozií ochrana celé nosné konstrukce. Provedou se výkopové práce na předpolích, odbourají se závěrné zídky a poškozená křídla. Proveďte se kompletní výměna mostnic a pozednic, podlahy na mostě se upraví a doplní se chybějící kusy, vymění se pojistné úhelníky. Zároveň je navržena úprava OK spočívající ve zkrácení konzoly podélníku, na němž jsou osazeny pozednice. Proveďte se obnova PKO na celém mostě, na vjezdu na most z obou stran budou provedeny žluto-černé pruhy vyznačující nedostatečný volný mostní průřez na mostě. Vybetonuje se nová závěrná zídka a křídla, na nichž se provedou nové římsy a nové ocelové třímadlové zábradlí. Závěrná zídka je navržena vykonzolovaná, aby umožnila uložení pozednice. Pohyblivá ložiska na O2 budou repasována a nově podlita. Je navržena nová izolace spodní stavby, budou provedeny nové příčné drenáže za opěrami a zřízeno nové ZKPP na předpolích.

Most v km 4,438

Most bude po snesení svršku přizvednut tak, aby mohla být demontována a repasována ložiska na O2 a aby mohla být provedena nová protikorozií ochrana celé nosné konstrukce. Pohyblivá ložiska na O2 budou repasována a nově podlita. Po zvednutí NOK a demontáži ložisek bude podrobně zjištěn rozsah poškození úložných prahů a v rámci technické pomoci bude po dohodě s investorem navržen způsob sanace v podložiskových oblastech (viz PD). Výměna nefukčních mostnicových sedel (viz PD).

Propustek v km 6,449

Po snesení svršku a provedení výkopových prací, které odhalí horní povrch NK, budou odbourány stávající žlb. římsy. Na takto připravený povrch budou provedeny římsy nové, s přesahem přes stávající čela propustku. Římsy budou do stávajících čel kotveny pomocí vlepené betonářské výztuže a budou navýšeny tak, aby horní povrch drážní stezky byl 50 mm pod horním povrchem nové římsy. Na objektu bude provedena nová hydroizolace, která bude zakotvená do ozubů v nových římsách. V podélném směru bude izolace protažena až za čela propustku do nových příčných drenáží, které budou vyvedeny na povrch drážního tělesa. Vyústění drenáží bude odlážděno kamennou dlažbou do betonového lože. Nová délka propustku je 5,67 m, světlé rozměry zůstávají nezměněny. Stavební výška je 0,660 m. Sanace úložných kolejnic chemickou těsnicí injektáží k zajištění stability desky, která zamezí rozvoji poruch v nově zřízené izolaci a čelních zdech. Profil propustku bude na vtoku, v samotném propustku i na jeho výtoku, vyčištěn.

Propustek v km 7,161

Po snesení žel. svršku a provedení výkopových prací se odstraní zábradlí na vtoku i výtoku a odbourá se výtoková římsa. Na takto připravený povrch bude provedena nová žlb. římsa, která bude do stávajícího čela kotvena pomocí vlepené betonářské výztuže. Římsa bude vzhledem k požadovanému VMP 3,0 m provedena s přesahem cca 0,3 m přes stávající čelo. Zároveň je nezbytné ji navýšit tak, aby horní povrch drážní stezky byl 50 mm pod horním povrchem nové římsy. Na obou římsách se provede nové ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,1 m. Sloupky jsou k římsám připevněny prostřednictvím patní desky a pomocí

čtveřice chemických kotev do dodatečně vrtaných otvorů. Levé zábradlí bude kotveno do horního povrchu římsy, pravé zábradlí je kotveno z čela. Čela propustku a pravá římsa budou otryskána VVP. Trhliny v pravém čele budou pročištěny a vyinjektovány. Celý povrch pravého čela bude na závěr opatřen celoplošnou sjednocující tenkovrstvou stěrkou. Po provedení nové římsy se přistoupí k zaizolování celého objektu. Bude sanován podklad pro pokládku izolačního systému. Na něj se provede nový systém vodotěsné izolace. V příčném směru se izolace vytáhne až na římsu, kde se zakotví do ozubu. V podélném směru bude izolace na stávající konstrukci klenby a bude, pokud to situace umožní, napojena na izolaci pod kolejí přiléhající ke koleji č. 1. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Doplnění spárování kamenných opěr pod K 02 (viz PD). Profil propustku bude na vtoku, v samotném propustku i na jeho výtoku, vyčištěn.

Propustek v km 8,348

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem 1000 mm, délky 9,75 m, stavební výška 1,717 v provedení bez čel. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, která se zaizoluje. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

Propustek v km 8,996

Vzhledem k výškovým poměrům v bezprostředním okolí propustku a s přihlédnutím k charakteru celé akce a k délce plánovaných výluk není možné přistoupit k přestavbě celého propustku. Minimální výška přesypávky neumožňuje nahrazení stávajícího deskového propustku adekvátním prefabrikovaným profilem kruhového případně obdélníkového průřezu požadované průtočné kapacity. Po snesení svršku a provedení výkopových prací, které odhalí horní povrch NK, bude provedeno odbourání degradovaných částí betonu říms na vtoku i výtoku. Na takto připravený povrch budou provedeny římsy nové, s přesahem přes stávající čela propustku. Římsy budou do stávajících čel kotveny pomocí vlepené betonářské výztuže a budou navýšeny tak, aby horní povrch drážní stezky byl 50 mm pod horním povrchem nové římsy. Na objektu bude provedena nová hydroizolace, která bude zakotvená do ozubů v nových římsách. V podélném směru bude izolace protažena až za čela propustku do nové příčné drenáže, která bude vyvedena na povrch drážního tělesa. Vyústění drenáže bude odlážděno kamennou dlažbou do betonového lože. Nová délka propustku je 4,66 m, světlé rozměry zůstávají nezměněny. Stavební výška je 0,839 m. Profil propustku bude na vtoku, v samotném propustku i na jeho výtoku, vyčištěn.

Propustek v km 9,111

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem 800 mm, délky 9,00 m, stavební výška 0,927 m, v provedení bez čel. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, která se zaizoluje. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

Propustek v km 9,828

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem 800 mm, délky 9,00 m, stavební výška 0,736 m v provedení bez čel. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, která se zaizoluje. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

Propustek v km 10,058

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem 800 mm, délky 9,00 m, stavební výška 0,921 m, v provedení bez čel. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, která se zaizoluje. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

Propustek v km 10,478

Po snesení svršku a provedení výkopových prací, které odhalí horní povrch NK, bude provedeno ubourání částí betonu říms na vtoku i výtoku tak, aby konstrukce propustku nebyla v kolizi s nutným kolejovým ložem. Do stávajících čel bude vlepená spřahující výztuž a obě čela budou prodloužena o 0,5 m. Na nové části čel budou provedeny nové římsy, s přesahem 50 mm. Na objektu bude provedena nová hydroizolace, která bude zakotvená do ozubů v nových římsách. V podélném směru bude izolace protažena až za čela propustku do nové příčné drenáže, která bude vyvedena na povrch drážního tělesa. Vyústění drenáže bude odlážděno kamennou dlažbou do betonového lože. Propustek na vtoku, ve vlastním profilu a na výtoku bude vyčištěn a vtok a výtok odlážděn kamennou dlažbou do betonového lože.

Propustek v km 11,227

Navrhovaná oprava propustku spočívá ve využití tzv. reliningu – vložení nové ocelové flexibilní konstrukce do stávajícího profilu a zainjektování prostoru mezi stávající a novou NK betonovou směsí. Je navržena ocelová flexibilní trouba 1,15 m, délky 10,38 m, stavební výška 0,899 m s čely provedenými ve sklonu odpovídajícím svahům železničního tělesa. Na vtoku a výtoku bude proveden masivní žlb. práh. Na styku s terénem bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože. Ocelové zábradlí bude odstraněno, římsy budou odbourány. Dále se provede vyčištění vtoku a výtoku z propustku.

Propustek v km 12,072

Objekt se ponechá v původním stavu bez úprav.

Propustek v km 12,346

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem 800 mm, délky 9,00 m, stavební výška 0,871 m, v provedení bez čel. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, která se zaizoluje. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

Propustek v km 13,431

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem 800 mm, délky 9,00 m, stavební výška 1,028 m, v provedení bez čel. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, která se zaizoluje. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

Propustek v km 15,226

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem 800 mm, délky 11,5 m, stavební výška 2,276 m. Na vtoku je navržena kalová žlb. jámka, na výtoku je provedení bez čel. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, vybuduje se nová žlb. jámka a provede se izolace celého objektu. Na

takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Před vtokem do propustku bude vybudována kalová jímka ze slabě vyztuženého betonu. Dno jímky bude odlážděno lomovým kamenem do betonového lože a umístěno 300 mm pod dnem vtoku do propustku. Na výtoku bude koncová trouba seříznuta dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

Propustek v km 15,492

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem 800 mm, délky 10,5 m, stavební výška 1,922 m. Na vtoku je navržena kalová žlb. jímka, na výtoku je provedení bez čel. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, vybuduje se nová žlb. jímka a provede se izolace celého objektu. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Před vtokem do propustku bude vybudována kalová jímka ze slabě vyztuženého betonu. Dno jímky bude odlážděno lomovým kamenem do betonového lože a umístěno 300 mm pod dnem vtoku do propustku. Na výtoku bude koncová trouba seříznuta dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

Propustek v km 15,615

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem 800 mm, délky 10,5 m, stavební výška 2,125 m. Na vtoku je navržena kalová žlb. jímka, na výtoku je provedení bez čel. Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, vybuduje se nová žlb. jímka a provede se izolace celého objektu. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Před vtokem do propustku bude vybudována kalová jímka ze slabě vyztuženého betonu. Dno jímky bude odlážděno lomovým kamenem do betonového lože a umístěno 300 mm pod dnem vtoku do propustku. Na výtoku bude koncová trouba seříznuta dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

Propustek v km 15,893

Po snesení žel. svršku a provedení výkopových prací se odstraní zábradlí na vtoku i výtoku a odbourají se římsy. Na odbouraný povrch budou provedeny nové žlb. římsy, které se do stávajícího čela kotvena pomocí vlepené betonářské výztuže. Římsa bude provedena s přesahem cca 0,1 m přes stávající čelo. Na obou římsách se provede nové ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,1 m. Sloupky jsou k římsám připevněny prostřednictvím patní desky a pomocí čtveřice chemických kotev do dodatečně vrtaných otvorů. Otevřené spáry mezi čely a šikmými křídly budou otryskány VVP, mechanicky dočištěny a vyplněny trvale pružným materiálem. Obdobně se přistoupí k sanaci hnízda ve spodní stavbě. Po provedení nových říms se přistoupí k z izolování celého objektu. Bude proveden podklad pro pokládku izolačního systému. Na něj se provede nová plovoucí vodotěsná izolace. V příčném směru se izolace vytáhne až na římsy, kde se zakotví do říms. V podélném směru bude izolace protažena až za konce říms propustku do nových příčných drenáží, které budou vyvedeny na povrch drážního tělesa. Vyústění drenáží bude odlážděno kamennou dlažbou do betonového lože. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Profil propustku bude na vtoku, v samotném propustku i na jeho výtoku, vyčištěn.

Propustek v km 16,630

Po snesení žel. svršku a provedení výkopových prací se na vtoku i výtoku odbourají římsy a odtržená čela. Na odbouraný povrch budou provedeny nové žlb. římsy a nová žlb. čela, jejichž konstrukce bude se stávajícími spojena pomocí vlepené betonářské výztuže. Římsa bude provedena s přesahem cca 50 mm přes stávající čelo. Na objektu bude provedena nová hydroizolace, která bude zakotvená do ozubů v nových římsách. V podélném směru bude izolace protažena až za čela propustku do nové příčné drenáže, která bude vyvedena na povrch drážního tělesa. Vyústění drenáže bude odlážděno kamennou dlažbou do betonového lože. Povrch stávajících a nových betonových konstrukcí čela bude opatřen celoplošnou sjednocující tenkovrstvou stěrkou. Propustek na vtoku, ve vlastním profilu a na výtoku bude vyčištěn a vtok a výtok odlážděn kamennou dlažbou do betonového lože.

Propustek v km 17,138

Po snesení žel. svršku a provedení výkopových prací se na výtoku odbourá římsa a odtržené čelo. Na odbouraný povrch bude provedena nová žlb. římsy a nové masivní žlb. čelo. Římsa bude provedena s přesahem cca 50 mm přes stávající čelo. Vtokové čelo bude očištěno a omyto tlakovou vodou. Propustek na vtoku, ve vlastním profilu a na výtoku bude vyčištěn a vtok a výtok odlážděn kamennou dlažbou do betonového lože.

Trakční vedení**Dobšice nad Cidlinou - Choťovice, úpravy TV**

V ŽST Dobšice n.C. bude třeba pro zajištění sjízdnosti trolejů na kanínském zhlaví vybudovat nový výztužný stožár č.33 (původní st.č.33 bude demontován) a na choťovickém zhlaví nový odtahový stožár č. 5A (původní st.č.5A bude demontován). S výraznější směrovou regulací je třeba počítat na choťovickém zhlaví na bráně st.č.6-6A, kde je třeba počítat i s instalací dvou nových závěsů TV pomocí směrového lana. Bude provedena oprava hlaviček všech trubkových stožárů v mezistaničním úseku Dobšice n.C. – Choťovice od st.č.5 po st.č.53 (50 ks) a v žst. Dobšice trubkových stožárů č.17, 20, 21, 23, 24, 25, 27, 29, 30, 31 a 33 (12 ks). V mezistaničním úseku Dobšice n.C. – Choťovice budou provedeny opravné nátěry všech stožárů a konzol (včetně konzol ZV) od stožáru č.1 po st.č. 53. Stožáry budou následně opatřeny bílým číslem na černém podkladu.

ŽST Choťovice, úpravy TV

V ŽST Choťovice bude třeba pro zajištění sjízdnosti trolejů na převýšovském zhlaví vybudovat nový výztužný stožár č.8A a nový odtahový stožár č. 10A (původní st.č.8A bude demontován). Bude třeba instalovat dvě nové konzole na stávajících stožárech č.6 a 8.

Choťovice – Převýšov, úpravy TV

V mezistaničním úseku Choťovice - Převýšov bude třeba s ohledem na nebezpečné vyklonění stávajících stožárů vybudovat stožáry nové (včetně konzol pro závěs trakčního a zesilovacího vedení), Jde o stožáry č.39A, 40, 41, 42, 56, 63, 68 a 73 (původní st.č. 39A, 40, 41, 42, 56, 63, 68 a 73 budou demontovány).

Elektrický ohřev výměn**ŽST Dobšice nad Cidlinou EOv**

V žst.Dobšice n.C. se provede osazení souprav EOv na nové výhybky tvaru UIC č.1, 2, 8, 9 a na stávající výhybku č.3 – dle schválených vzorových listů pro daný typ výhybky. Vlastní kabelový rozvod pro EOv na obou zhlavích se provede nový, včetně rozvaděčů EOv pro každé zhlaví. Nový kabelový rozvod EOv se připojí ze stávajícího kabelového rozvodu žst., na kterém se provedou nezbytné úpravy potřebné pro navýšení příkonu pro EOv. Z hlediska bezpečnosti bude silové a ovládací napájení vyvedeno ze stejného rozvaděče.

ŽST Choťovice EOv

V žst. Choťovice se provede osazení souprav EOv na nové výhybky tvaru UIC č. 1, 2, 4, 5 a na stávající výhybku č. 3 – dle schválených vzorových listů pro daný typ výhybky. Vlastní kabelový rozvod pro EOv na obou zhlavích se provede nový, včetně rozvaděčů EOv pro každé zhlaví. Nový kabelový rozvod EOv se připojí ze stávajícího kabelového rozvodu žst., na kterém se provedou nezbytné úpravy potřebné pro navýšení příkonu pro EOv. Z hlediska bezpečnosti bude silové a ovládací napájení vyvedeno ze stejného rozvaděče.

Ukolejnění vodivých konstrukcí

Úprava ukolejnění kovových konstrukcí

S ohledem na stávající stav (blízkost měnirny, většinou přímé ukolejnění, chybějící izolace, poškozené svorky, nefunkční průrazky) bude provedena kompletní oprava ukolejnění v ŽST Choťovice a v mezistaničním úseku Dobšice n.C. – Choťovice (viz. aktualizované KSU a TP). Dále dojde k výměně všech stávajících průrazek (s ohledem na jejich stáří) za UPO v ŽST Dobšice n.C. a v mezistaničním úseku Kanín – Dobšice n.C. Návrh ukolejnění vychází ze stávajícího stavu a z provedení kolejových obvodů. Ukolejnění je navrženo pomocí sestavení „Vzorové dokumentace sestavy FS 9/1“, v provedení individuálních ukolejnění přes průrazku pro podpěry TV dle ČSN 34 1500 ed.2 v provedení ocelový drát FeZn 10mm s izolací z PVC. Dokumentace KSU a TP bude předložena k ověření a zavedení.

1.3. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investiční a stavební akce. Některé z nich bezprostředně souvisí nebo navazují na předmětnou stavbu a jsou v různém stadiu připravenosti. Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s níže uvedenými investicemi:

- „Výstavba PZS v km 7,202 (P3982) trati Chlumec nad Cidlinou - Lichkov“
- „Výstavba PZS v km 9,330 (P3985), 10,174 (P3987) a 12,060 (P3989) trati Chlumec nad Cidlinou - Lichkov“

1.4. DALŠÍ SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

1.4.1. Projekt stavby - dokumentace pro provádění stavby byl dokončen v 04/2014. V současné době je vydáno stavební povolení.

1.4.2. Před zahájením prací požadujeme svolat jednání, na kterém bude s vybraným zhotovitelem stavby dohodnut postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu ČD D 7/2. Podrobnosti týkající se samotné výstavby budou řešeny samostatně na pravidelných jednáních v průběhu celé realizace.

1.4.3. Rozhodující milníky doporučeného časového harmonogramu: Při zpracování harmonogramu (POV) je nutné vycházet z jednotlivých stavebních postupů uvedených v POV projektu stavby a dodržet množství a délku předjednaných výluk.

1.4.4. Součástí předmětu plnění je:

- a) vyhotovení *realizační projektové* dokumentace (dokumentace zhotovitele):
 - provozních souborů staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně návaznosti v profesích sdělovacího zařízení, včetně zapracování provizorních stavů sděl. a zab. zařízení v souladu s POV,
 - provozních souborů sdělovacího zařízení,
 - u ostatních PS a SO v přiměřeném rozsahu dle TKP staveb státních drah,
- b) zhotovení podrobné Závěrečné zprávy odpadového hospodářství o evidenci druhů a množství odpadů, o jejich uskladnění, využití nebo zneškodnění vč. oprávnění osob, jímž byly odpady předány. Dřevěné pražce a mostnice, jako odpad, budou zneškodněny v souladu s platnou legislativou dle plánu odpadového hospodářství,
- c) součástí předmětu díla je i zřízení výstroje dráhy podle předpisu SŽDC M21 a ve smyslu dopravních a návěstních předpisů a zajištění GUK,
- d) součástí předmětu díla musí být provedení recyklace vyzískaného materiálu ze šterkového lože včetně odvozu k recyklaci, odvoz užitého materiálu k druhotnému užití do násypů resp. odvoz na skládky, včetně uložení nebo likvidace, a to podle pokynů objednatele,

- e) součástí předmětu plnění díla je povinnost zhotovitele zabezpečit u železničního svršku broušení podle TKP staveb státních drah čl. 8.3.8,
- f) nakládka a převoz (odvoz i dovoz) vyzískaného materiálu na určené skládky, montážní a demontážní základny, „Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem č. 42 z majetku SŽDC“, před zahájením prací na žel. svršku se musí provést kontrola kategorizace vyzískaného materiálu.,
- g) vyzískané výhybky a kolejové páry určené k regeneraci převezí, uloží a protokolárně předá oblastnímu ředitelství (správa tratí) zhotovitel po předešlém projednání,
- h) korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům,
- i) stanovení minimálních zemních odporů jednotlivých zařízení,
- j) zhotovitel je povinen zajistit po dobu přechodných stavů, přechodné nefunkčnosti zařízení, jejich provizorní řešení včetně personálního zajištění jejich provozu zdravotně a odborně způsobilými osobami (např. provizorní nástupiště, přejezdy a přechody, přístupové cesty, osvětlení, sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, informační zařízení, náhradní napájení energiemi včetně zásobování vodou, odvod příp. čerpání odpadních, dešťových a drenážních vod, apod.),
- k) všechny výhybky budou od výrobce vybaveny náležitostmi dle Technické specifikace nových výhybek soustavy 60E2 a 49E1 2. generace (Směrnice SŽDC č. 77),
- l) namáhané součásti výhybek, u nichž je to projektem předepsáno, budou navržené s pojižděnými plochami zpevněnými tepelným zpracováním (JPP), všechny nové a regenerované výhybky budou vybaveny válečkovými stoličkami,
- m) žlabové pražce bude zhotovitel vkládat u těch nových výhybek, kde to předepisuje projektová dokumentace,
- n) nutné důsledně trvat na tvarech výhybek a jejich transformacích, které jsou uvedeny v projektu tak, aby na stavbu byly dodávány výhybky jednoznačně určené projektem,
- o) při použití odpínačů s kruhovou vypínací dráhou bude zhotovitel dokladovat způsob ochrany obsluhy před přímými účinky elektr. oblouku vzniklého při provozním spínání dle ČSN 33 3231 čl. 3.7.5.,
- p) požadovaný materiál k druhotnému využití bude zástupci příslušného OŘ upřesněn při předání staveniště nebo kontrolních dnech a koordinačních jednání stavby,
- q) likvidace materiálu a zařízení objednatele, které brání realizaci díla a které nelze dále využít, u demolice je provedení včetně odstranění základových konstrukcí, odpojení veškerých sítí, úpravy terénu a odvozu sutí z obvodu stanice na recyklaci příp. druhotné využití,
- r) přístupové cesty na staveniště v jednotlivých výlukových etapách s uvedením zařízení, která budou dotčena (stávající drátovody, stávající kabelové trasy apod.),
- s) délky a počet funkčních nástupišť v jednotlivých etapách prací v železničních stanicích s uvedením přístupových cest pro veřejnost a zaměstnance objednatele, Českých drah a ostatních dopravců včetně provizorního osvětlení, a informačního systému.
- t) mezideponie materiálu, plochy pro recyklaci materiálu
- u) směrové a výškové zaměření koleje do zajišťovacích značek vyhotovených před zahájením zřizování bezстыkové koleje,
- v) součástí předmětu díla je zpracování technologických postupů provádění prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby (především v jednotlivých etapách výluk) jednotlivých PS a SO, které obsahují především:
 - provádění hydroizolací mostních konstrukcí, dle TNŽ 736280
 - provádění injektáží a hloubkového spárování kamenného zdiva,
 - provádění ochranných nátěrových systémů ocelových konstrukcí SŽDC S5/4,
 - technologický předpis pro reprofilaci a protikarboanční nátěr na povrchovou úpravu dosavadních betonových spodních staveb,
 - technologický postup provádění sanací železničního spodku,
 - technologický postup provádění výměny železničního svršku,
 - technologický postup vypínání, zapínání (eventuálně přepínání) provizorního a definitivního, staničního, traťového, přejezdového zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení,

- opatření proti narušení stability bezстыkové koleje v provozovaných kolejích, zajištění provozované koleje - např. pažení, atd.,
- potřebné zrušení bezстыkové koleje v sousedních provozovaných kolejích v jednotlivých etapách,
- omezení rychlosti železniční dopravy po ukončení jednotlivých etap - výše omezení a doba trvání,
- technologie zřizování bezстыkové koleje,
- zabezpečení stability železničního tělesa provozované koleje při provádění výkopových prací na železničních mostech, umělých stavbách, zřizování kanalizací, odvodnění, atd.,
- zajištění stability železničního svršku na části mostu pod provozovanou kolejí

2. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO PROVEDENÍ DÍLA

2. 1. Zhotovitel se zavazuje k součinnosti s objednatelem po celou dobu trvání stavby v tom smyslu, že mu umožní užívat adekvátní prostory a vybavení pro práci pracovního týmu objednatele. Součinnost bude spočívat v poskytnutí nezbytných kancelářských prostor vybavených dostatečným množstvím nábytku pro TDS, geotechnického konzultanta a koordinátora BOZP včetně energií, vytápění a vody, tel. a datovým (internet) připojením a parkovacích míst atd. Náklady na výše uvedenou součinnost jsou zahrnuty v nabídce zhotovitele a jsou tak součástí nákladů na zařízení staveniště.
2. 2. Vítězný uchazeč obdrží 2 kompletní soupravy projektové dokumentace stavby v tištěné formě. Digitální formu dokumentace obdržel již v rámci zadávací dokumentace.
2. 3. Budou respektovány podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu stavby a podmínky stavebního povolení včetně všech obecně závazných právních a správních předpisů a v rámci přípravy a realizace stavby vydaných ostatních rozhodnutí, stanovisek a dokumentů jak drážními tak mimodrážními organizacemi a správními orgány.
2. 4. S ohledem na dobu výstavby bude zhotovitel zajišťovat koordinaci s případnými souběžně probíhajícími stavbami cizích investorů při realizaci prací, poskytování a rozsahu výluk, přidělení prostorů pro staveniště v jednotlivých žst. apod.
2. 5. Zhotovitel musí v rámci přejímacích řízení vytvořit časový prostor pro činnost odborných komisí objednatele v rozmezí cca 10 až 30 dní před předáním stavby (nebo její části) objednateli v závislosti na rozsahu zařízení.
2. 6. Zhotovitel dodrží podmínky stanovené ve stavebním povolení vydaném DÚ Praha. Stavební povolení předá objednatel zhotoviteli po nabytí právní moci.
2. 7. Při uvádění stavby do zkušebního provozu zhotovitel bude dodržovat a plnit podmínky stanovené Drážním úřadem Praha.
2. 8. Pro vytýčení kabelových tras (včetně povinnosti příp. aktualizace stanovisek k jejich existenci) a před zahájením výkopových prací je zhotovitel povinen svolat jednání v jednotlivých železničních stanicích a mezistaničních úsecích za účasti zhotovitele projektové dokumentace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a silnoproudu, jednotlivých podzhotovitelů a objednatele. Cílem je na místě upřesnit a zkoordinovat jednotlivé trasy a zkoordinovat provádění výkopových prací s pracemi na železničním spodku. Z jednání je zhotovitel povinen provést záznam. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inž. sítí. Podchody inž. sítí pod silničními komunikacemi budou provedeny přednostně bezvýkopovou technologií (protlakem).
2. 9. **Podmínky pro zpracování dokumentace skutečného provedení stavby.**

Zhotovitel stavby se zavazuje:

- že zajistí v souladu s podmínkami stavebního povolení opravu projektu stavby dle skutečného stavu provedení díla včetně zakreslení změn (ve dvou vyhotoveních v papírové formě) a předá

- ji objednateli k odsouhlasení a vyznačení případných požadovaných úprav nejpozději 7 dnů před zahájením přejímacího řízení části díla v souladu s drážními předpisy,
- dokumentaci v trvalém provedení (černotisk) předá zhotovitel objednateli v trojím vyhotovení do dvou měsíců ode dne přejímacího řízení s vyznačenými požadovanými změnami. Změny budou zaměřeny s přesností odpovídající ČSN 73 0212-4,
 - pokud dojde ke změně zapojení stávajícího zabezpečovacího zařízení, budou všechny příslušné výkresy dotčeného zařízení digitálně zpracovány se zapracováním příslušných oprav. Ve smyslu tohoto článku se nepovažuje za digitální formu výkresu skenovaný. Všechny výkresy, nové i opravené, musí být zpracovány a předány v digitální podobě, se zapracováním všech změn, ve formátu „*.dwg“, (AUTOCAD). Součástí předávané opravené dokumentace je i vytištěná opravená dokumentace (3x). Ucelené obvody budou přednostně nakresleny na jednom výkresu jako celek. Značky musí být v souladu s oficiálním tiskem norem TNŽ 34 2602 a TNŽ 34 5543 vše v platném znění. Detaily, problematické případy a konečné provedení výkresů budou prokazatelně odsouhlaseny objednatelem.

Především je nutné dodržovat:

- situování výkresu od bodu 0,0,0;
 - výkresy kreslit v rastru a v kroku 2,5 mm;
 - meze výkresu nastavovat v rozmezí 0,0 až 210,295 / 420,295;
 - tlusté čáry kreslit křivkou a vyvarovat se používání definování tloušťek u čar;
 - kontakty, cívky relé, tlačítka, žárovky, odpory, kondenzátory, diody, aj. kreslit v typizovaných blocích;
 - používat písmo ve standardních fontech (bez SHX), pokud je nutné použít nestandardní font, bude tento font součástí dodaného opraveného výkresu jako příloha výkresu;
 - minimální velikost písma 2 mm při tisku 1:1, v případě tisku výkresu A3 na formát A4 musí být minimální velikost písma 2,5 mm;
 - při ukládání výkresu změnit datum nad razítkem (slouží k identifikaci poslední verze);
 - nepoužívat vyšrafované objekty ve schematicce;
 - u relé s přitaženou kotvou a u jeho kontaktů kreslit orientovanou šipku – vzhůru.
- odevzdat objednateli dokumentaci skutečného provedení stavby ve formě odpovídající drážním předpisům v digitální podobě do 2 měsíců od ukončení stavby,
 - prokázat závazným způsobem zajištění zpracování dokumentace skutečného provedení stavby ve vlastní nabídce,
 - dodat objednateli dokumentaci v digitální formě otevřenou a uzavřenou na CD nosičích ve třech vyhotoveních (1 CD=otevřená a uzavřená forma),
 - že odpovídá za soulad papírové a digitální podoby dokumentace.

Zhotovitel digitální dokumentace stavby poskytuje záruku za:

- obsah a správnost dodaných médií skutečného provedení stavby po dobu dvou let po uplynutí záručních dob na příslušné části díla,
- soulad s papírovou podobou dokumentace po dobu dvou let po uplynutí záručních dob na příslušné části díla,
- úplnost dokumentace po dobu archivace u objednatele, to jest do skončení všech záruk a vypořádání poslední reklamace,
- funkčnost dokumentace a editovatelnost souborů po dobu archivace u objednatele, to jest do skončení všech záruk a vypořádání poslední reklamace,
- dodržení dojednaných datových modelů po dobu existence díla (stavby),
- za soulad dokumentace skutečného provedení se skutečností po dobu existence díla (stavby),
- za části, u kterých zhotovitel uplatňuje ochranu podle autorského práva, a to po celou dobu trvání požadovaných práv.

Součástí dokumentace dle skutečného stavu provedení budou:

- technické zprávy opravené a doplněné o konkrétní údaje o použitém materiálu tam, kde tyto údaje zhotovitel projektové dokumentace nesmí uvádět,
- km polohy začátků a konců staveb železničního spodku,
- kilometráž začátků a konců kolejí, tabulka výhybek, polohy námezníků užitné délky kolejí a polohy LISů (ne ve výhybkách), počet LISů v jednotlivých výhybkách, nákresy a schéma kolejí, skupin výhybek a umístění LISů BK podle platných předpisů,
- podélný profil sanačních vrstev s uvedením km poloh a zakreslením odvodňovacích zařízení,
- výsledky měření únosnosti žel. spodku,
- dokumentace skutečného provedení výstroje dráhy,
- seznam překážek v evidenčním prostoru dle „Směrnice pro přepravu zásilek s PLM“ D-31, čl. 25 a příl. č.2,
- protokol o závěrečném měření kabelů – u přepojovaných kabelů,
- změny Průkazu způsobilosti popř. vydání nového Průkazu způsobilosti,
- revizní zprávy na opravené případně přemístěného zařízení,
- protokol právnické osoby,
- protokoly o technickobezpečnostní zkoušce,
- geodetické zaměření případných opravených kabelových tras bude zakresleno do stávajícího polohopisného výkresu kabelových tras – kabelového plánu. Kabelové trasy budou zaměřeny vzhledem k ose koleje. Jako podklad pro kabelové trasy bude použita mapa s uvedenými parcelními čísly,
- soupis použitých výjimek z předpisů a norem.

2. 10. Podmínky pro zpracování a předání realizační dokumentace.

Pro dopracování dokumentace si veškeré mapové, technické a jiné podklady od drážních i případných mimodrážních organizací zajistí na své náklady zhotovitel. Zhotovitel ponese náklady také za dopracování realizační dokumentace.

Realizační dokumentace (mimo PS sdělovacích a zabezpečovacích zařízení) bude dodána 30 dnů před zahájením prací v 6 vyhotoveních v tištěné formě a 2x v digitálním zpracování. Jedno vyhotovení realizační dokumentace zašle zhotovitel na adresu Generálního projektanta předmětné stavby – **Sdružení „Tým DI & H-PRO – Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov“** pro posouzení souladu s koncepcí projektu stavby. Při zpracování *realizační dokumentace* je zhotovitel povinen zajistit dodržení stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších změn a doplňků, vyhlášku č. 146/2008 Sb., Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah (TKP), norem ČSN, technických norem železnic, drážních předpisů, dodatkových podmínek, ostatních obecně závazných právních předpisů, pravomocného stavebního povolení a jiných pravomocných rozhodnutí příslušných správních úřadů.

Realizační dokumentaci (pro PS sdělovacích a zabezpečovacích zařízení za podmínky nutného přeschválení závěrových tabulek, kterou je povinen zhotovitel zajistit), předá objednateli ke schválení ve 2 vyhotoveních v tištěné formě (u staničních zabezpečovacích zařízení 6 souprav závěrových tabulek a související schvalované dokumentace) v termínu 60 dnů před zahájením prací.

2. 11. Podmínky pro obstarání veřejnoprávních projednání a získání potřebných rozhodnutí, povolení, souhlasů a jiných opatření.

Objednatel zajišťuje stavební povolení potřebná dle platných obecně závazných právních předpisů k zahájení a provádění prací (s výjimkou stavebního povolení na zařízení staveniště, které si zajišťuje zhotovitel), zodpovídá za jejich soulad s jím zajišťovaným projektem stavby. Tato povolení je povinen předat zhotoviteli nejpozději před zahájením prací na příslušných SO nebo PS.

Zhotovitel je povinen si zajistit stavební povolení na zařízení staveniště včetně všech potřebných

přípojek inženýrských sítí a odpadového hospodářství.

Zhotovitel se zavazuje zajistit veřejnoprávní projednání a vydání rozhodnutí vyžadovaných pro uzavírku, popř. objížďku pozemních komunikací a rozhodnutí vyžadovaná pro zvláštní užívání pozemních komunikací v souladu s příslušnými platnými ustanoveními zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, jestliže se jejich potřeba objeví v souvislosti s realizací díla. Zhotovitel je dále povinen zajistit i všechna další rozhodnutí potřebná pro realizaci stavby podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.

Zhotovitel je povinen zajistit i všechna ostatní veřejnoprávní projednání a získat rozhodnutí, povolení, souhlasy a jiná opatření potřebná pro provádění díla podle práva České republiky, zejména pak podle stavebního zákona, zákona o ochraně přírody a krajiny, zákona o zdraví lidu, zákona o odpadech, zákona o požární ochraně, zákona o vodách, zákona o vodovodech a kanalizacích, zákona o telekomunikacích, energetického zákona, zákona o pozemních komunikacích, lesního zákona, zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, zákona o ochraně ovzduší, předpisů na úseku bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a dalších obecně závazných právních předpisů.

2. 12. Zhotovitel musí na vyloučených zařízeních dopravní cesty učinit taková opatření, aby na provozovaných kolejích byla omezení traťové rychlosti co nejkratší a negativně neovlivňovala zpracovaný výlukový GVD.
2. 13. Zhotovitel se zavazuje v souladu s projektem stavby, část dopravní technologie, považovat zde uvedené množství a délku výluk za maximální. Objednatel si vyhrazuje právo pozměnit zhotoviteli navržené časové horizonty rozhodujících výluk s cílem dosáhnout jejich maximálního využití a sladění s výlukami sousedních staveb.
2. 14. Zhotovitel je povinen zajistit návěsti pro značení přechodných pomalých jízd, které bude nutné zavést v průběhu stavby. Návěsti je zhotovitel povinen po ukončení stavby předat objednateli.
2. 15. Zhotovitel je povinen postupovat v souladu s POV (postup organizace výstavby, část F) schváleného projektu stavby. Z důvodu vyhlášení výběrového řízení na realizaci této stavby v termínu 07/2014 jsou níže uvedené termíny stavebních postupů z části F projektové dokumentace stavby pouze informativní:

Přípravné práce30 dní

Zimní přestávka107 dní

SP 1..... 14 dní

SP 2..... 21 dní

SP 3..... 10 dní

SP 4 + ukončení stavby..... 214 dní

Termín zahájení stavby: 11/2014

Termín ukončení stavby: 12/2015

2. 16. Materiál kolejového lože je v majetku objednatele, který preferuje jeho maximální opětovné využití. Na základě zjištěných hodnot zhotovitel zabezpečí maximální využití těžených materiálů kolejového lože a výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti objednatele. Obecně u všech materiálů, a zvláště u recyklovatelných (šterkové lože, povrchy komunikací, betonové konstrukce, příp. další), musí zhotovitel v rámci realizace díla přednostně využít materiál ze zdrojů stavby místo nákupu nového, který by v konečném důsledku znamenal neefektivní nakládání s finančními prostředky a neekologický přístup, ke kterému je zhotovitel zavázán touto zadávací dokumentací.
2. 17. Zhotovitel je povinen na vlastní náklady prokázat petrografickým rozbořem původ kameniva pokud má investor důvodné podezření, že kamenivo na mezideponii nebo ve stavbě nepochází od

- výrobci udaných v závazném seznamu výrobců kameniva vlastních platné Osvědčení pro dodávky do železničních drah ČR nebo pokud není dodržena jakost kameniva a zhotovitel nepochybně neprokáže výrobce kameniva.
- 2. 18.** Zhotovitel smí ukládat kamenivo (nové, vyzískané i recyklované) na mezideponii určenou objednatelem až po převzetí úpravy plochy mezideponie technickým dozorem objednatele, potvrzeném zápisem ve stavebním deníku.
- 2. 19.** Demontovaný materiál bude soustředěn na určeném místě, (úložišti). Odpovědný zástupce ve všech technických určí, které díly budou určeny k dalšímu použití - výzisk. Takový materiál bude odvezen a uložen na místě k tomu určeném tímto pracovníkem. Veškerý ostatní materiál, popř. stavební a montážní odpad vzniklý při realizaci stavby, bude zlikvidován v souladu se Zákonem č.185/2001 Sb. O odpadech. Doklad o této likvidaci bude předán objednateli. Dopravu a likvidaci veškerého materiálu zajišťuje zhotovitel na své náklady.
- 2. 20.** Při užívání kameniva třídy B I ze skládky do kolejového lože je zhotovitel povinen provádět přetřídění kameniva na mobilní třídiče a prokazovat jeho kvalitu kontrolními zkouškami v rozsahu:
- zrnitost - min. 1 zkouška na každých 500 t,
 - odplavitelné, cizorodé, popřípadě rozlišné částice - min. 1 zkouška na každých 1000 t
 - tvarový index 3 a 5 - min. 1 zkouška na každých 1000 t.
- 2. 21.** Pokud výsledky i jen jednoho z uvedených parametrů neodpovídají hodnotám uvedeným v OTP, musí být kamenivo zařazeno do té jakostní třídy (BII nebo C), které příslušná hodnota odpovídá a použito v souladu s touto jakostní třídou nebo odstraněno ze stavby. Mezideponie musí být označeny tabulemi udávajícími frakci, třídu a dodavatele kameniva pro každý lom zvlášť. Před odstraněním mezideponie nevyhovujícího kameniva ze staveniště musí být mezideponie označena tabulí „Nevyhovuje pro kolejové lože“.
- 2. 22.** V případě, že je mezideponie pojižděna dopravními prostředky v rozporu s čl. 7.4.2 TKP, je zhotovitel povinen na vyzvání pracovníka technického dozora objednatele prokázat na vlastní náklady ostrohrannost kameniva, zkoušku zaoblenosti hran dle ČSN 72 1172. Počet a místa odběru zkušebních vzorků určí pracovník technický dozor objednatele.
- 2. 23.** Zhotovitel je povinen neprodleně oznámit pracovníkům technického dozora objednatele uplatnění reklamace kameniva a předat kopie dokladů o způsobu jejího vyřízení včetně protokolů o případných zkouškách prováděných v rámci reklamace. Pracovník technický dozor objednatele postoupí opis těchto podkladů TÚDC S13 OJMP.
- 2. 24.** Zhotovitel je povinen zajistit v maximální možné míře zřizování ucelených úseků kolejového lože z kameniva dodaného jedním výrobcem (lomem), a to s ohledem na homogenitu vlastností kameniva a řešení případných reklamací.
- 2. 25.** Pracovník technický dozor stavebníka má právo požadovat na zhotoviteli prokázání kvality kameniva ve zřizovaném kolejovém loži dle OTP, a to kdykoli v průběhu stavby. Kvalitu kameniva je v tomto případě zhotovitel povinen prokázat zkouškami na vzorcích odebraných z kolejového lože, případně z jeho jednotlivých vrstev v místech určených pracovníkem technického dozora objednatele. Náklady na tyto zkoušky jdou k tíži toho, v jehož neprospěch zní výsledek zkoušky.
- 2. 26.** Recyklaci výzisku z kolejového lože je zhotovitel povinen realizovat v souladu se svou nabídkou, projektem stavby a ostatními povinnostmi vyplývajícími ze Smlouvy o dílo a v souladu s těmito technickými podmínkami. Kolejové lože z míst zřetelně znečištěných ropnými látkami (výhybky a místa stání lokomotiv) je nutno odtěžit z preventivních důvodů přednostně a s tímto materiálem nakládat jako s nebezpečným odpadem. Při recyklaci štěrkového lože je také nutno provádět z důvodu výskytu kameniva kontaminovaného vápencem selekci, zejména s ohledem na výsledky průzkumu pro projekt. Před odtěžením štěrkového lože budou z daného úseku komisionálně odebrány vzorky pro stanovení míry kontaminace a upřesnění následného nakládání se štěrkovým ložem. Před zahájením provozu recyklační základny předloží zhotovitel souhlas s provozováním zařízení dle § 14 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, §17 zákona č. 86/2002Sb., o ochraně ovzduší, provozní řád a bude vedena průběžná evidence s odběry vzorků na vstupu a výstupu ze

zařízení.

2. 27. Objednatel požaduje provedení betonových ploch u monolitických konstrukcí mostních staveb v kvalitě pohledového betonu dle TKP. Pohledový beton bude proveden v kvalitě PB2 (PB3 – doporučujeme u exponovaných podchodů) dle TP ČBS 03/2009.
2. 28. Zhotovitel je povinen zabezpečit provádění odkrytí pláň železničního spodku, jakož i základových spár objektů na nezbytně nutnou dobu maximálně však do 48 hodin. V případě překročení stanovené lhůty je povinen provést vlastním nákladem neprodleně taková opatření a ošetření pláň k zabezpečení bezpečného provozu dráhy a vyloučení nepříznivých vlivů počasí.
2. 29. Veškeré použité prvky musí být schváleny pro použití na železniční síti SŽDC, odborem automatizace a elektrotechniky a musí být v souladu se směrnicí SŽDC č. 34. Na zařízení, které tomuto neodpovídá, musí být předloženo předběžné technické schválení nebo smlouva o ověřovacím provozu.
2. 30. Zhotovitel je povinen:
- nejméně 5 dní předem oznamovat a projednávat prostřednictvím zaměstnance vykonávajícího technický dozor stavebníka objednatele s určeným pracovníkem příslušného Oblastního ředitelství a Správy železniční energetiky zásahy do stávajícího provozovaného zařízení nebo jeho potřebné úpravy,
 - zabezpečit změření izolačního stavu na kolejích s kolejovými obvody před zahájením prací v příslušné železniční stanici i před zprovozněním staničního zabezpečovacího zařízení,
 - zabezpečit změření izolačního stavu kolejíště před a po pokládce konstrukce přejezdů a přechodů,
 - v termínu do 14 dní po zahájení zkušebního provozu předat zástupci objednatele částečnou dokumentaci skutečného provedení stavby pro potřebu zhotovení nákrešného přehledu bezstykové koleje a železničního svršku (směrové a sklonové poměry, km polohy objektů, izolované styky, zařízení, propustků, mostů, přejezdů apod.) ve smyslu platného předpisu S-3.
2. 31. Zhotovitel je povinen zajistit na své náklady provedení definitivního zajištění prostorové polohy koleje (včetně zpracování příslušné dokumentace) za součinnosti se správcem prostorové polohy koleje (příslušná Správa železniční geodézie) a příslušným specialistou objednatele.
2. 32. Zhotovitel je povinen obnovit (přeložit) bodové pole zničené při realizaci stavby. Přeložení může být uskutečněno pouze správcem ŽBP nebo jen s jeho souhlasem.
2. 33. Zhotovitel je povinen maximálně spolupracovat při realizaci stavby a přejímacím řízení se zástupci objednatele, uživatele a zástupci příslušné Správy železniční geodézie (SŽG) při realizaci prací na železničním svršku, před pokládkou železničního svršku a před svařováním kolejnicových pasů.
2. 34. Zhotovitel je povinen spolupracovat s poradenskou a konzultační firmou objednatele a supervizorem stavby, který bude vybrán na základě veřejné zakázky zadané Ministerstvem dopravy, v oblasti realizace, finančního plánu, časového harmonogramu výstavby dle pokynů objednatele. Současně je povinen spolupracovat s geotechnickým konzultantem objednatele a autorským dozorem projektanta.
2. 35. Zhotovitel bude důsledně dodržovat technologii montáže. Vzhledem k rozsahu prací a dopadu stavby na provoz zařízení, změnám v propojení sdělovacích přenosů, technologií a koordinaci výluk zařízení je potřebné, aby každý zásah do těchto sítí byl předem projednán.
2. 36. Pro montáž železničního svršku zhotovitel použije stroje a zařízení **s nastavitelným utahovacím momentem. Točivý moment bude přenášen pouze elektricky**, aby byl po celou dobu montáže konstantní (hydraulické ruční stroje nebudou používány).
2. 37. Zhotovitel je povinen před zahájením prací vytyčit inženýrské sítě uvedené v projektu stavby, a to včetně těch inženýrských sítí, které vznikly v době od zpracování dokumentace do zahájení prací na příslušné části díla a oznámit objednateli tuto skutečnost před zahájením prací na této části díla. Současně je povinen vytyčit a v terénu viditelně vyznačit obvod stavby, jednotlivých ZS, hranice pozemků, jednotlivé linie a rozhodující rozměry realizovaných PS a SO a tyto po nezbytnou dobu

výstavby udržovat v náležitém stavu.

- 2. 38. Zhotovitel zajistí protikorozi ochranu ocelových částí zařízení žárovým zinkováním ponorem mimo částí s jinou formou protikorozi ochrany uvedených v jednotlivých PS a SO.
- 2. 39. Užitý materiál železničního svršku převezme zhotovitel v nejkratším možném termínu po podpisu SoD za účelem regenerace a následného vložení do dopravní cesty. Materiál je uložen v současné době v žst. Praha - Vršovice (viz zápis Komise přidělující materiál železničního svršku).
- 2. 40. Parametry navrhovaných materiálů, konstrukcí např. DN (vnitřní světlost trub) je nutné dodržet bez jakýchkoliv odchylek jednotlivých výrobců těchto výrobků.
- 2. 41. U mostních objektů budou v souladu s ČSN 73 6201 umístěny tzv. pozorované body a vyznačen letopočet vyhotovení.
- 2. 42. Pro úpravy trakčního vedení nutno zpracovat KSU a TP pro ověření a zavedení, provést pantografovou zkoušku, vystavit revizní zprávu a vyhotovit dokumentaci skutečného provedení v otevřené i uzavřené podobě.
- 2. 43. Záruční doba za dílo je daná TKP staveb státních drah, kap. 1.8.3, vyjma dodávek, u nichž je záruční doba daná výrobcem. Na tyto dodávky se stanovuje záruční doba minimálně 24 měsíců. Na nosné konstrukce a jejich povrchy požaduje zadavatel dle TKP staveb státních drah. Záruční lhůty budou počítány od zahájení zkušebního provozu, pokud bylo na jednotlivých PS a SO uzavřeno konečné přejímací řízení. Podrobnější informace o odpovědnosti za vady a zárukách jsou uvedeny v kapitole 19 Obchodních podmínek.

3. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO STAVENIŠTĚ

- Případné poskytnutí pozemku, ke kterému má objednatel právo hospodařit, musí být v dostatečném předstihu písemně odsouhlaseno objednatelem.

4. ČASOVÝ PLÁN STAVBY

- Součástí nabídky bude řádkový časový harmonogram prací včetně platebního kalendáře zahrnující termín vypracování realizační dokumentace, koordinaci se souběžně probíhajícími stavbami objednatele případně souběžně probíhajícími stavbami cizích investorů, výlukovou činnost s maximálním využitím výlukových časů, uzavírky pozemních komunikací, přechodové stavy, provozní zkoušky (kontrolní a zkušební plán) a veškeré práce a dodávky podzhotovitelů. Při uvádění provozuschopných celků do provozu je ve výlukových časech nutno uvažovat s regulací TV a pantografovou zkouškou.
- V časovém harmonogramu prací je nutno respektovat následující požadavky a termíny:
 - a) termín zahájení a ukončení stavby
 - b) možné termíny uvádění provozuschopných celků do provozu
- Zadavatel požaduje dodržování a maximální využití přidělených výlukových časů, tomu odpovídající nasazení lidských a technických zdrojů a případné zavedení 12 hodinového směnného provozu.

5. OSTATNÍ ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

5.1. DOTČENÉ ORGÁNY STÁTNÍ SPRÁVY

Z projednávání této akce s dotčenými orgány vyplynuly podmínky pro realizaci , které jsou uvedeny v Projektu stavby, část H.2.

Zhotovitel zajistí na své náklady všechna nová povolení.