

## **Průvodní (Technická) zpráva**

---

**Oprava traťového úseku Hazlov - Aš (km 26,500 – 27,150)**

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem  
ST Karlovy Vary**

## A. Identifikační údaje

Název stavby: **Oprava traťového úseku Hazlov - Aš (km 26,500 - 27,150)**

**A.1 Práce v úseku Hazlov – Aš km 26,543 – 27,157**

**A.2 Přejezd km 1,565; přejezd km 1,709 a náhrada VČ1 dD3 Aš město**

Místo stavby: Trať: A.1 Františkovy Lázně – Aš. st. hr.  
A.2 Aš – Hranice v Čechách

DU/TUDU: A.1 Hazlov - Aš/0221 04  
A.2 Aš – Aš město

Kolej: traťová kolej

Km od – do/ délka: A.1 km 26,543 – 27,157/614,0 m  
A.2 km 1,550 – 1,722/172,0 m

Traťová rychlost: A.1 70 km/h  
A.2 20 – 40 km/h

Traťová třída zatížení: A.1 D3/22,5 t  
A.2 C3/20,0 t

Traťový okrsek: TO Františkovy Lázně

Místo vymezení staveniště:

- Místo stavby se nachází na pozemcích SŽDC, s.o., parcelní číslo A.1 – 867/1, 866/1 a A.2 – 3820/1 (Příloha č. 1).
- Přístup na staveniště kolejovou mechanizací je po pozemcích ČD, a.s. a SŽDC, s.o.
- Skládka a meziskládka ukládaného a vyzískaného materiálu bude na pozemcích SŽDC, s.o., parcelní číslo A.1 – 867/1, 866/1 a A.2 – 3820/1 (Příloha č. 1).

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem - ST Karlovy Vary  
Nákladní 21, 360 05

Zhotovitel: Stavební práce budou provedeny dodavatelskou činností.

Technický dozor objednatele:

**ST Karlovy Vary**

VPI ST K. Vary: Jaromír Hloušek, tel. 724 960 826

## B. Pasportní údaje (viz tištěný pasport)

### A.1 Práce v úseku Hazlov – Aš km 26,543 – 27,157

- **Směrové poměry**

- km 26,543 – 26,756 trať v levém oblouku o poloměru  $R = 320,0$  m s převýšením  $D = 123,0$  mm; délka oblouku je dl.o. = 65,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou  $lp_1 - lvz_1 = 74,0$  m a  $lp_2 - lvz_2 = 74,0$  m. Rozšíření rozchodu v koleji není  $\Delta e = 0,0$  mm.
- km 26,756 – 26,998 trať v přímé
- km 26,998 – 27,157 trať v levém oblouku o poloměru  $R = 350,0$  m; s převýšením  $D = 0,0$  mm, délka oblouku je dl.o. = 84,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou  $lp_1 - lvz_1 = 84,0$  m → oblouk pokračuje VČ1. Rozšíření rozchodu v koleji není  $\Delta e = 0,0$  mm.

- **Sklonové poměry**

<b>Od km</b> 26,543	<b>do km</b> 26,663	trať stoupá	-	5,20 ‰
26,663	27,082	trať stoupá	-	8,00 ‰
27,082	27,157	trať stoupá	-	7,90 ‰

### A.2 Přejezd km 1,565; přejezd km 1,709 a náhrada VČ1 dD3 Aš město

- **Směrové poměry**

- km 1,401 – 1,600 trať v levém oblouku o poloměru  $R = 251,0$  m s převýšením  $D = 33,0$  mm; délka oblouku je dl.o. = 158,88 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou  $lp_1 - lvz_1 = 20,0$  m a  $lp_2 - lvz_2 = 20,0$  m. Rozšíření rozchodu v koleji je  $\Delta e = 2,0$  mm.
- km 1,600 – 1,637 trať v přímé
- km 1,637 – 1,658 trať v pravém oblouku o poloměru  $R = 300,0$  m s převýšením  $D = 0,0$  mm; délka oblouku je dl.o. = 20,89 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou  $lp_1 - lvz_1 = 0,0$  m a  $lp_2 - lvz_2 = 0,0$  m. Rozšíření rozchodu v koleji není  $\Delta e = 0,0$  mm.
- km 1,658 – 1,722 trať v přímé

- **Sklonové poměry**

<b>Od km</b>	1,550	<b>do km</b>	1,579	trať klesá	-	-5,60 ‰
	1,579		1,636	trať klesá	-	-6,60 ‰
	1,636		1,722	trať klesá	-	-2,10 ‰

Geometrické parametry koleje budou vyrovnány dle projektové dokumentace vyhotovené SŽG Praha.

## C. Stávající stav

### A.1 Práce v úseku Hazlov – Aš km 26,543 – 27,157

**Trať:** je jednokolejná, neelektrifikovaná

#### Železniční svršek:

- Kolejnice – kolejnice tvr. S49, vloženy roku 1980 (nové), vlivem stáří a provozu vykazují značně nevyhovující stav. Jsou opotřebovány bočním i svislým ojetím.
- Pražce – dřevěné a betonové SB5, rozdělení „c“ (38 pr./25,0 m), vložené v roce 1980 (nové), dřevěné pražce jsou vystrojené žebrovými podkladnicemi s komplety ŽS3 a SB5 jsou vystrojené rozponovými podkladnicemi s komplety T5/T6.

Pražce jsou vyžilé nebo zastaralé, tím je snížena drážebnost upevňovadel. Předepsané míry a hodnoty jsou na mezní provozní toleranci.

- Kolejové lože – štěrk v kolejovém loži je znečištěný.
- Spojovací součásti – kolej je spojena kolejnicovými styky a částečně svařena do bezstykové koleje.

#### Železniční přejezd km 26,688 (P328):

Stávající vnitřní i vnější konstrukce je tvořena asfaltem s ochrannou žlábkovou kolejnicí. Konstrukce je poničena, popraskaná a ochranné žlábkové jsou znečištěny.

#### Železniční spodek:

V místě opravné práce je nutno provést celkové terénní úpravy svahů (odtěžením materiálu a svahování) a zároveň vyčištění příkopů. Jinde se naopak nenachází žádná stezka a tím je nevyhovující výška kolejového lože (dochází k sesypávání štěrku).

### A.2 Přejezd km 1,565; přejezd km 1,709 a náhrada VČ1 dD3 Aš město

**Trať:** je jednokolejná, neelektrifikovaná

#### Železniční svršek:

- Kolejnice – kolejnice tvr. S49, vloženy roku 1990 (nové), vlivem stáří a provozu vykazují značně nevyhovující stav. Jsou opotřebovány bočním i svislým ojetím.
- Pražce – pražce betonové dřevěné, rozdělení „c“ (38 pr./25,0 m), vložené v roce 1990 (nové), vystrojené žebrovými podkladnicemi s komplety ŽS3.

Pražce jsou vyžilé a zastaralé, tím je snížena drážebnost upevňovadel. Předepsané míry a hodnoty jsou na mezní provozní toleranci.

- Kolejové lože – štěrk v kolejovém loži je znečištěný.
- Spojovací součásti – kolej je spojena kolejnicovými styky.

#### Výhybka:

- **výhybka č. 1 (km 1,632)**
  - J S49 1:9-190 pravá, dřevěné pražce, vložena v roce 1992 (užitá)
  - dl. = 27,138 m; r.d.v. = 60,540 m
  - Ekoslide – ne; HZ – MS, EO – ne, stykovaná
  - Na výhybce jsou demontovány jazyky.

### **Železniční přejezd km 1,565 (P331):**

Stávající konstrukce je tvořena asfaltem v kombinaci s vnějšími železobetonovými panely. Vnitřní konstrukce přejezdu je z železobetonových panelů. Konstrukce je poničena, popraskaná a ochranné žlábkové znečištěny.

### **Železniční přejezd km 1,709 (P332):**

Stávající konstrukce je tvořena zpevněným asfaltobetonovým recyklátem a částečně asfaltem. Vnitřní konstrukce přejezdu je z železobetonových panelů. Konstrukce je poničena, popraskaná a ochranné žlábkové znečištěny.

## **D. Přípravné práce**

### Předpokládaná délka výluk:

ST K. Vary Stavba - nepřetržitá výluka → 28 N od 5. 8. – 1. 9. 2019.

Následná úprava GPK → 2 D do konce dubna 2020.

SMT K. Vary Most km 13,096 – nepřetržitá výluka → 28 N od 5. 8. – 1. 9. 2019.

Dopravní uzavírka přejezdu P km 26,688 (P328) → pro potřebu stavby bude uzavřen cca 20 dní. Po celou dobu bude zajištěn provizorní konstrukcí pro přejetí složek IZS.

Legislativní část projedná ST Karlovy Vary, zhotovitel zajistí osazení a snesení dopravního značení na objízdě trase.

Dopravní uzavírka přejezdu P km 1,565 (P331) → 3 – 5 dní v době výluky.

Dopravní uzavírka přejezdu P km 1,709 (P332) → 3 – 5 dní v době výluky.

Legislativní část projedná ST Karlovy Vary, zhotovitel zajistí osazení a snesení dopravního značení na objízdě trase.

### Zpracování projektové dokumentace:

Objednatel předá zhotoviteli zjednodušenou projektovou dokumentaci, která bude vyhotovena SŽG Praha v ŽBP. Návrh bude poskytnut před zahájením stavby.

### Laboratorní rozbor kontaminace bude proveden na:

Odpad z čištění kolejového lože.

### Vytyčení sítě infrastruktury:

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

### Zpracování harmonogramu:

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

### Oznámení DÚ:

Charakter stavebních prací nevyžaduje Ohlášení ani Stavební povolení vydávané DÚ.



#### Související opravné práce:

**Současně s výlukou ST K. Vary bude provedena oprava mostu v km 13,096 a propustků v km 13,594 a km 17,676. Realizace bude provedena jako samostatný objekt. Po opravné práci SMT musí být kolej na mostě v normovém stavu, aby umožnila průjezd mechanizací použitou při OP ST K. Vary. Před započítáním a také v průběhu výluky musí být provedena koordinace obou staveb. Kontaktní osoba za SMT K. Vary je Ing. Blanka Hejlová, tel. 724 241 862, případně místní správce pan Josef Ticháček, tel. 724 951 669. Práce SMT budou soutěženy v samostatné veřejné zakázce.**

### **E. Zabezpečení stavby**

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

- zákon 262/2006 Sb., Zákoník práce
- vyhlášku ČÚBP a ČBÚ č. 324/1990 o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích ze dne 31. 7. 1990
- TKP staveb státních drah třetí aktualizované vydání – se zpracovanými změnami č. 1 až 12 s účinností od 1. 9. 2018
- předpis SŽDC Bp1 - Pravidla o bezpečnosti a o ochraně zdraví při práci (platnost od 1.4.2006)
- zákona č 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- zákonem č. 133/1985 Sb. o požární ochraně
- zhotovitel při své činnosti musí respektovat a dodržovat uvedené předpisy se zvláštním přihlédnutím k:
  - práci v průjezdném průřezu provozované trati
  - práci ve výškách
- zhotovitel odpovídá za pracovní schopnosti a zdravotní způsobilost všech svých pracovníků i pracovníků podzhotovitelů, včetně doložení dokladů pro vstup do vyhrazených prostorů SŽDC, s.o.
- zhotovitel nese odpovědnost za případnou škodu, která vznikne objednateli při nedodržení výše uvedených povinností
- zhotovitel si zajišťuje na vlastní náklady bezpečnost hlídku, která je povinna řídit se předpisem SŽDC Bp1.

#### b) Likvidace odpadů

- nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č.185/2001 Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství
- původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí
- dosavadní likvidace odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz vyhl. MŽP č. 381/2001 Sb. (příloha č. 1, katalog odpadu) a vyhl. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady

- skládka pro uložení odpadů je vybírána z okolí místa opravné práce (např. Chocovice u Chebu, SAFER – CHODOV, ČINOV u K. Varů, Vrbička u Podbořan)
- v případě, že výzisky zemního materiálu ze strojního čištění vyhoví předepsaným laboratorním rozborům, zapracují se do stavby (např. bankety, zpevnění cest atd.)

#### c) Vliv stavby na životní prostředí

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

#### d) Požadavky na přípravu a realizaci stavby

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

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

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

## F. Obecně platné podmínky

Jednotlivé soupisy prací jsou rozděleny do stavebních objektů, vždy s odkazem na jednu cenovou soustavu. Základní soupisy prací jsou oceněné na základě **Sborníku pro údržbu a opravy železniční infrastruktury pro rok 2019 (čj. 1769/SFDI/10820/2018)** s účinností od 1.1.2019. Součástí sborníku jsou „Pravidla (metodika) pro použití Sborníku“ včetně veškerých nákladů obsažených ve výkonu (**obsah cen**). Soupisy prací, které nejsou obsaženy v tomto Sborníku, jsou vybrány z cenové soustavy **URS Praha 2019 01**.

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

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

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

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

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



## G. Soupis vlastních stavebních prací

### A.1 Práce v úseku Hazlov – Aš km 26,543 – 27,157

#### Přípravné práce

Před zahájením vlastních opravných prací budou vytyčeny inženýrské sítě a odpojeno zabezpečovací zařízení na přejezdu v km 26,688.

Bude provedena demontáž snímacích bodů počítačů náprav.

#### Práce na železničním svršku - demontáž

V traťové koleji bude v km 26,543 – 27,157 (dl. 614,0 m) provedena přímo v ose koleje demontáž kolejového roštu.

Na dřevěných pražcích bude rozebrán v:

- km 26,684 – 26,693 (dl. 9,0 m) → přejezd km 26,688
- km 26,974 – 27,157 (dl. 183,0 m)

Na betonových pražcích SB5 bude rozebrán v:

- km 26,543 – 26,684 (141,0 m)
- km 26,693 – 26,974 (dl. 281,0 m)

Kolejový rošt bude rozebrán do jednotlivých součástí. Budou demontovány kolejnicové spojky, případně kolejnice rozřezány po cca 25,0 m. Budou uvolněny a odmontovány komplety tvaru ŽS3 a T5/T6, odstraněny uvolněné kolejnice tv. S49 a ze ŠL budou vyjmuty dřevěné a betonové pražce. Pražce, kolejnice a drobný materiál bude odvezen v rámci stavby na místo deponie v ŽST Aš. Z pražců bude odstrojeno drobné kolejivo. Betonové pražce SB5 a dřevěné pražce budou složeny na předem určeném místě. Kolejnice a drobné kolejivo budou odevzdány do šrotu.

V místě demontáže bude rozhrnut štěrk, tím bude vytvořena podkladní vrstva ze stávajícího štěrkového lože připravená pro montáž nového kolejového roštu.

#### Práce na železničním svršku - montáž

Na urovnané a připravené vrstvě stávajícího kolejového lože bude v km 26,543 – 27,157 (614,0 m) provedena montáž kolejového roštu.

- Km 26,543 – 26,684 → betonové pražce (215,0 ks)
- Km 26,684 – 26,693 → dřevěné pražce = přejezd km 26,688 (14,0 ks)
- Km 26,693 – 27,157 → betonové pražce (705 ks)
- Km 27,157 (ZV1 ŽST Aš → dřevěné pražce (2 ks)

Nové betonové pražce budou použity tvaru B91S/2 vkládány s rozdělením pražců „c“ (38 ks pražců na 25,0 m), budou vystrojené bezpodkladnicovým upevněním pro železniční svršek S49 s komplety tvaru Vossloh Skl 14.

Dřevěné pražce budou v přejezdu v km 26,688 vystrojeny novým drobným kolejivem:

- 10 pr. → podkladnice S4 dvojité, vrtule R1, dvoj. pruž. kroužek, PVC, pryž. podložka a komplet ŽS4 \*)
- 4 pr. → podkladnice S4 kl., vrtule R1, dvoj. pruž. kroužek, PVC, pryž. podložka a komplet ŽS4

\*) drobné kolejivo bude ošetřeno antikorozií úpravou (mimo podkladnic)

Dřevěné pražce budou na ZV1 v km 27,157 vystrojeny novým drobným kolejivem:

- 2 pr. → podkladnice S4 kl., vrtule R1, dvoj. pruž. kroužek, PVC, pryž. podložka a komplet ŽS4

Při montáži kolejového roštu budou vyměněny nové kolejnice tvr. 49 E1 v dl. 75,0 m.

Po provedení prací na kolejovém roštu bude zpět přihrnut štěrk stávajícího kolejového lože.

V km 26,543 – 27,157 bude provedeno souvislé čištění šterkového lože strojní čističkou. Předpokládané množství odpadu ze strojního čištění je 40% zeminy z celkového objemu ŠL, které bude odvezeno na nejbližší skládku. Nový šterk bude doplněn.

Následně bude v celé délce opravné práce upravena výšková a směrová poloha koleje metodou přesnou dle vyhotovené projektové dokumentace a bude upraveno kolejové lože do profilu. V oblouku s malým poloměrem bude provedeno nadvýšení šterkového lože z důvodu zřízení BK.

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

- Všeobecně bude bezстыková kolej zřízena dle postupu prací určených Předpisem SŽDC S 3/2 Bezстыková kolej,
- Zhotovitel bezстыkové koleje musí v rámci technologické přípravy vyhotovit návrh "Schématu zřizování BK - opravy vad a lomů v BK" (podle vzoru Předpisu S3/2 – příloha č. 6). Tento návrh musí projednat s určeným zaměstnancem Správy tratí nejméně v týdenním předstihu před zahájením prací. Při projednání návrhu musí být dohodnut i způsob navázání na stávající bezстыkovou kolej. Upínací teplota navazující bezстыkové koleje se upraví shodně s nově zřizovanou bezстыkovou kolejí na délce nejméně 50 m.
- Svařování montážních svarů v koleji smí být zahájeno za podmínky, že směrová a výšková poloha koleje umožňuje zhotovit svar stanovené geometrie.
- Svařování závěrných svarů při zřizování bezстыkové koleje smí být zahájeno až po písemném potvrzení vyhovujícího stavu svršku zhotovitelem stavby do stavebního deníku vč. překontrolování kolejového lože do předepsaného profilu. Dále musí být provedeno měření prostorové polohy koleje. Výsledek měření bude předložen ke kontrole a odsouhlasení SPPK. Jedná se zejména o potvrzení skutečnosti, že kolej je v projektované poloze podle ČSN 73 6360-2 a zároveň v souladu s předloženou projektovou dokumentací. Při přejímce musí zhotovitel bezстыkové koleje prokázat zachování směrové polohy koleje před svařováním závěrných svarů a před předáním bezстыkové koleje (viz Příloha č. 3 – Dokumentace provedených prací).
- U provádění závěrných svarů bude vždy přítomen VMT TO Františkovy Lázně pan Otakar Rohan – tel. 724 960 832, který je určen pro přejímku závěrných svarů.
- Dle předpisu SŽDC S 3/2 Bezстыková kolej, kapitola III, oddíl A, čl. 112 budou svary provedeny odtavovacím stykovým svařováním mobilní svařovnou.
- Při zřizování bezстыkové koleje bude dosaženo dovolené upínací teploty, umožnění volné dilatace bude prováděno pomocí kluzných podložek s výběhem do stávající bezстыkové koleje vždy 50,0 m.
- Při přejímce díla bude doložena zhotovitelem dokumentace viz kapitola B4. Předání a převzetí díla, čl. 6.

Na základě předpisu SŽDC S3 Železniční svršek, díl III. bude provedeno definitivní zajištění prostorové polohy koleje pomocí geodetických bodů. Stávající zajišťovací značky budou demontovány. Budou osazeny a zaměřeny nové geodetické body a v charakteristických hlavních bodech budou nalepeny štítky. Objednateli bude předložen Technický projekt zajištění PPK.

Veškeré výzisky zemního materiálu budou odvezeny na nejbližší skládku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. E. Zabezpečení stavby, čl. c) Likvidace odpadů čištění.

### **Železniční přejezd km 26,688 (P328):**

Na přejezdu bude provedeno řezání komunikace a odstranění asfaltobetonové konstrukce.

- Vlevo – 6,0 x 4,5 m
- Vpravo – 6,0 x 3,3 m
- Střed – 6,0 x 1,3 m

Bude provedena výměna ochranné žlábkové kolejnice v dl. 6,0 m. Následovně bude provedeno zřízení nové asfaltobetonové konstrukce složené z podkladní, ložní a obrusné vrstvy.

- Vlevo – 6,0 x 4,5 m
- Vpravo – 6,0 x 3,3 m
- Střed – 6,0 x 1,3 m

Náběhové klíny budou vytvořeny z asfaltobetonové směsi při zřizování vnitřní konstrukce.

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

### **Železniční spodek:**

V km 26,695 – 26,958 (dl. 263,0 m) vlevo bude rozšířena stezka tělesa železničního spodku přesypávkou zemního materiálu. Doplněným materiálem budou použity výzisky ze strojního čištění.

Při nakládání s vyzískaným materiálem vycházíme ze zkušeností a výsledků laboratorních rozborů z předchozích staveb z minulých let na stejné trati, ve stejném prostředí, při stejném použití kolejového roštu. Proto předpokládáme, že bude možné výzisk použít ke zřízení stezky a rozšíření zemního tělesa. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. E. Zabezpečení stavby, čl. c) Likvidace odpadů čištění.

V km 26,695 – 26,958 (dl. 263,0 m) vpravo a v km 26,965 – 27,157 (192,0 m) vlevo bude odtěžen přebytečný zemní materiál a bude provedeno svahování terénu.

V km 26,965 – 27,157 (dl. 192,0 m) vlevo bude vyčištěn příkop s nezpevněným dnem a upraven do profilu.

Veškeré výzisky zemního materiálu budou odvezeny na nejbližší skládku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. E. Zabezpečení stavby, čl. c) Likvidace odpadů čištění.

### **Dokončovací práce**

Budou osazeny a seřizeny snímací body počítačů náprav a zapnuto zabezpečovací zařízení na přejezdu v km 26,688.

V celém úseku bude provedena následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje metodou přesnou dle vyhotovené projektové dokumentace a bude upraveno kolejové lože do profilu. Požadovaný termín je do konce dubna 2020.



### **Přípravné práce**

Před zahájením vlastních opravných prací budou vytyčeny inženýrské sítě a vypnuto zabezpečovací zařízení na přejezdu v km 1,709.

Budou demontovány snímací body počítačů náprav.

### **Práce na železničním svršku**

V km 1,605 – 1,632 bude provedena demontáž výhybky č. 1 v dopravně D3 Aš město. Výhybka bude demontována přímo v ose. Bude uvolněno drobné kolejivo, odstraněny kolejnicové styky a postupně budou sneseny velké výhybkové součásti. Z kolejového lože budou vyjmuty výhybkové pražce. Pražce budou složeny na předem určeném místě, kolejnice a drobné kolejivo budou odevzdány do šrotu.

Bude provedena souvislá výměna pražců:

- V km 1,550 – 1,558 = dl. 8,0 m → SB8 (12,0 ks)
- V km 1,558 – 1,568 = dl. 10,0 m → dřevěné (15,0 ks) \*
- V km 1,568 – 1,635 = dl. 67,0 m → B91S/2 (102,0 ks)
- V km 1,706 – 1,712 = dl. 6,0 m → dřevěné (9,0 ks) \*\*

Vystrojení pražců betonových

- SB8 (užité) → podkladnice S4, vrtule S1, dvoj. pruž. kroužek, PVC, pryžová podložka a komplet ŽS4 (nový)
- B91S/2 (užité) → pryžová podložka WU7, úhlová vodící vložka Wfp 14 K, vrtule R1, svěrka Skl 14, podložka Uls 7

Vystrojení dřevěných pražců v přejezdu P km 1,565

- 13 pr. → podkladnice S4 dvojité, vrtule R1, dvoj. pruž. kroužek, PVC, pryž. podložka a komplet ŽS4
- 2 pr. → podkladnice S4 kl., vrtule R1, dvoj. pruž. kroužek, PVC, pryž. podložka a komplet ŽS4

\*) drobné kolejivo bude ošetřeno antikorozií úpravou (mimo podkladnic)

Vystrojení dřevěných pražců v přejezdu P km 1,709

- 7 pr. → podkladnice S4 dvojité, vrtule R1, dvoj. pruž. kroužek, PVC, pryž. podložka a komplet ŽS4
- 2 pr. → podkladnice S4 kl., vrtule R1, dvoj. pruž. kroužek, PVC, pryž. podložka a komplet ŽS4

\*) drobné kolejivo bude ošetřeno antikorozií úpravou (mimo podkladnic)

Současně s výměnou pražců bude vyměněno kolejové lože ve vrstvě o mocnosti tl. 0,15 m pod ložnou plochou pražců. Výzisk z kolejového lože bude odvezen na nejbližší skládku.

V km 1,553 – 1,722 (dl. 169,0 m) bude provedena souvislá výměna kolejnic tvr. 49 E1v dl. 75,0 m.

Následně bude v celé délce opravné práce upravena výšková a směrová poloha koleje metodou přesnou dle vyhotovené projektové dokumentace a bude upraveno kolejové lože do profilu.

Kolejnice budou svařeny kolejnicovými styky. Začátek a konec výměny kolejnic bude opatřen kolejnicovými styky.

Odbočka za VČ1 v dl. 31,0m bude snesena. Bude provedena demontáž kolejového roštu v ose. Uvolněno a odstraněno drobné kolejivo, odstraněny kolejnicové styky, vyklopeny kolejnice a postupně vyjmuty dřevěné pražce z kolejového roštu. Pražce budou složeny na předem určeném místě, kolejnice a drobné kolejivo budou odevzdány do šrotu. V místě snesené koleje bude provedena úprava terénu. Upraven povrch šterkového lože po snesení koleje.



Veškeré výzisky zemního materiálu budou odvezeny na nejbližší skládku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. E. Zabezpečení stavby, čl. c) Likvidace odpadů čištění.

#### **Železniční přejezd km 1,565 (P331):**

Z vnitřní části železničního přejezdu budou vyjmuty železobetonové panely. Na přejezdu bude provedeno řezání komunikace a odstranění asfaltobetonové konstrukce.

- Vlevo – 11,3 x 2,0 m
- Vpravo – 8,5 x 2,6 m
- Vpravo „chodník“ – 3,5 x 4,0 m

Podél stávajícího chodníku a komunikace budou demontovány staré obrubníky

- Vlevo 2,0 m + 2,0 m
- Vpravo 4,0 + 3,0 m

Bude provedeno zřízení ochranné žlábkové kolejnice v dl. 10,0 m (výzisk ze stavby). Následovně bude provedeno zřízení nové asfaltobetonové konstrukce složené z podkladní, ložní a obrusné vrstvy.

- Vlevo – 9,5 x 2,0 m
- Vpravo – 8,0 x 2,6 m
- Vpravo „chodník“ – 1,5 x 4,0 m
- Střed – 9,5 x 1,3 m

Náběhové klíny budou vytvořeny z asfaltobetonové směsi při zřizování vnitřní konstrukce.

Veškeré výzisky asfaltové směsi a betonové prefabrikáty budou odvezeny na nejbližší skládku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. E. Zabezpečení stavby, čl. c) Likvidace odpadů čištění.

Z místního šetření se zástupcem města Aš vyplynul zájem o opravu místní komunikace a chodníků s napojením na naše zařízení. Oficiální návrh nebyl ze strany města doposud předložen, proto je k návrhu přistupováno pouze jako k informaci a opravy budou provedeny pouze v rozsahu přejezdu.

#### **Železniční přejezd km 1,709 (P332):**

Z vnitřní části a částečně i z vnějších částí železničního přejezdu budou vyjmuty železobetonové panely. Na přejezdu bude provedeno řezání komunikace a odstranění asfaltobetonové konstrukce.

- Vlevo – 4,0 x 1,5 m
- Vpravo – 4,0 x 3,8 m

Bude provedena výměna ochranné žlábkové kolejnice v dl. 5,0 m. Následovně bude provedeno zřízení nové asfaltobetonové konstrukce složené z podkladní, ložní a obrusné vrstvy.

- Vlevo – 4,0 x 1,5 m
- Vpravo – 4,0 x 3,8 m
- Střed – 4,0 x 1,3 m

Náběhové klíny budou vytvořeny z asfaltobetonové směsi při zřizování vnitřní konstrukce.

Veškeré výzisky asfaltové směsi a betonové prefabrikáty budou odvezeny na nejbližší skládku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. E. Zabezpečení stavby, čl. c) Likvidace odpadů čištění

## Dokončovací práce

Budou osazeny a seřizeny snímací body počítačů náprav a zapnuto zabezpečovací zařízení na přejezdu v km 1,565 a v km 1,709.

## H. Dokončovací práce

Součástí převzetí prací bude předložení dokladů potřebných k ukončení výluky a stavebních prací, dle přiloženého soupisu dokladů (viz Příloha č. 3 – Dokumentace provedených prací). Jedná se o soubor TBZ, **bod č. 9 a, c, e, f.**

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

## CH. Předání a převzetí díla

V rámci přejímacího řízení je zhotovitel povinen doložit nezbytnou dokumentaci dle přiloženého soupisu dokladů (viz Příloha č. 3 – Dokumentace provedených prací).

Jedná se o soubor PŘEDÁNÍ A PŘEVZETÍ DÍLA, **bod č. 10; 11; 12; 13; 14; 15; 16 a, b, d; 17, 18, 19, 23.**

### Seznam příloh:

- Příloha č. 1** – katastrální mapa + výpis vlastnictví majitele pozemku stavby a skládky, meziskládky
- Příloha č. 2** – tištěný pasport
- Příloha č. 3** – Dokumentace provedených prací
- Příloha č. 4** – Pasport překážek
- Příloha č. 5** – schéma přejezdu

### Termín plnění:

červenec 2019 –31. května 2020

V Karlových Varech 27. května 2019

**Miloš Vyhnálek**  
přednosta ST Karlovy Vary

