

## **Průvodní (Technická) zpráva**

---

**Oprava přejezdů v obvodu ST K. Vary**

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

## A. Identifikační údaje

<u>Název stavby:</u>	<b><i>Oprava přejezdů v obvodu ST K. Vary</i></b>		
<u>Místo stavby:</u>	Trať:	A.1, A.2, A.9, A.10 - M. Lázně – K. Vary dol. n. A.3 - Chodov – N. Role A.4, A.5, A.6 - Blatno u J. – Bečov n. T. A.7, A.8 - Chomutov - Cheb	
	DU/TUDU:	A.1, A.2, A.9, A.10 – 0241/10, 08, 16, A.3 – 0191/08 A.4, A.5, A.6 – 0521/06, 02, 04 A.7, A.8 – 0112/K1, 22	
	Přejezdy:	P371, P368, P257, P1800, P1785, P1791, P82, P83, P388, P380,	
<u>Traťový okrese:</u>		A.1, A.2, A.9, A.10 – TO Bečov A.3 - Chodov – TO Nejdek A.4, A.5, A.6 – TO Podbořany A.7, A.8 – TO K. Vary	
<u>Místo vymezení staveniště:</u>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Místo stavby se nachází na pozemcích Správy železnic, s.o. – viz Příloha č. 1.</li><li>○ Přístup na staveniště kolejovou mechanizací je po pozemcích ČD, a.s. a Správy železnic, s.o.</li><li>○ Skládka a meziskládka ukládaného a vyzískaného materiálu bude na pozemcích ČD, a.s., parcelní číslo – viz Příloha č. 1.</li></ul>		
<u>Zadavatel:</u>	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Ústí nad Labem - ST Karlovy Vary 3 Nákladní 21, 360 05		
<u>Zhotovitel:</u>	Stavební práce budou provedeny dodavatelskou činností.		
<u>Technický dozor objednatele:</u>	<b>ST Karlovy Vary</b>		
VTO ST K. Vary:	Ing. Petr Polák, tel. 724 003 496		
Systém. specialista ST KV:	Ing. Monika Roztočilová, tel. 724 960 838		

## B. Základní údaje o stavbě

### A.1 Přejezd km 27,692 (P371) trati M. Lázně – K. Vary d.n. (Louka)

#### Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 27,688 – 27,696 → přímá
- Sklonové poměry km 27,688 – 27,696 → trať klesá – -24,89 ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce dřevěné (rozd. „c“), upevnění ŽT

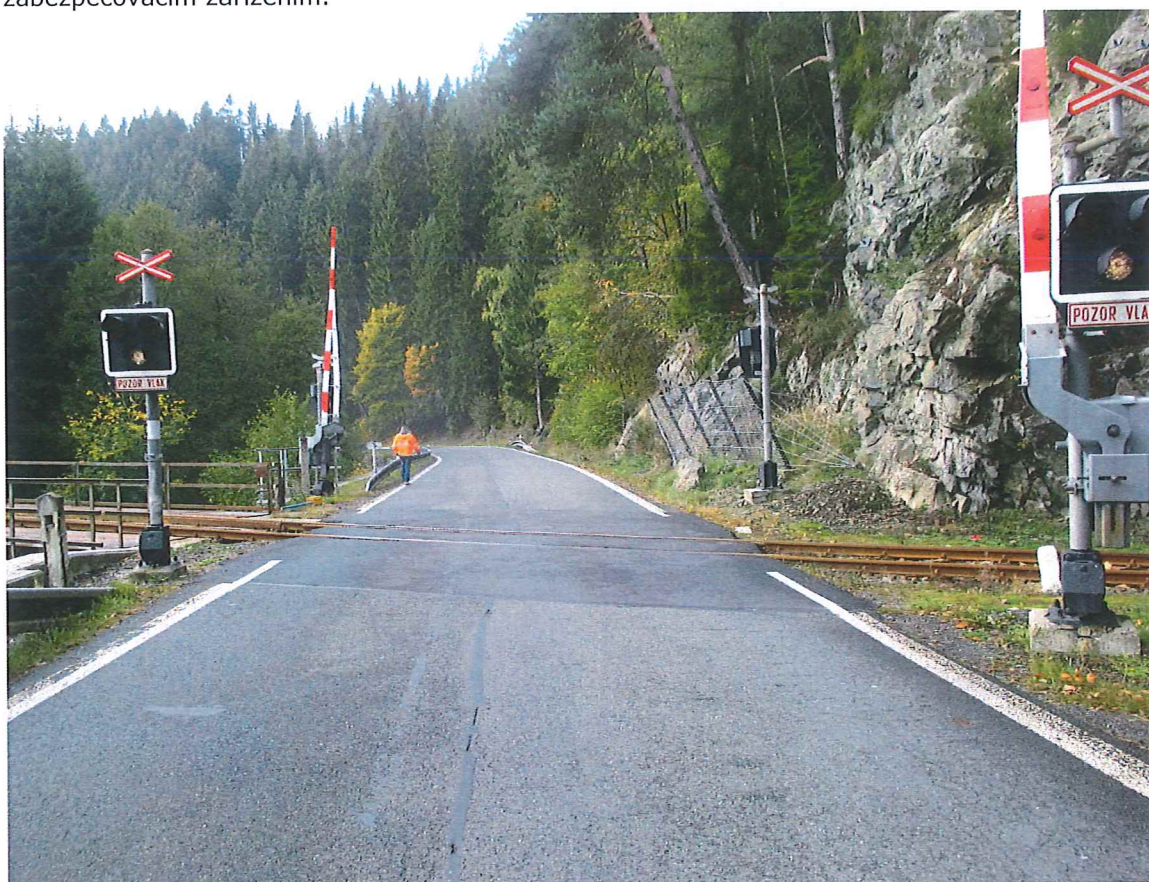
#### Stávající stav

-Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 27,692 se nachází na trati M. Lázně – Karlovy Vary dol. n. v úseku Poutnov – Bečov n. T. v km 27,688 – 27,696 (st. dl. 8,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z ochranných žlábkových kolejnic a asfaltového povrchu, křižující komunikace je silnicí II. třídy č. 230 tvořená také z asfaltu (viz Obr. č. 1). Jedná se o přejezd velmi zatížený silniční dopravou, konstrukce je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou i kolovou dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek a údržby silnic v zimním období. Pražce jsou poškozené a popraskané ze stálého zatížení. Přejezd je situován v místě s rovnou komunikací, tudíž není nutné odvodnění přejezdu.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.



Obr. č. 1 – přejezd km 27,692 (P371)



## Soupis vlastních stavebních prací

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

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

- 7,3 x 4,0 - vnější část (vlevo)
- 7,3 x 4,0 - vnější část (vpravo)
- 7,3 x 1,3 - vnitřní část přejezdu

Bude provedena demontáž ochranné žlábkové kolejnice v dl. 8,0 m x 2. V km 27,629 – 27,704 (dl. 75,0 m x 2) bude provedena souvislá výměna kolejnic tvr. 49E1 nové, kolejnice budou vloženy do stykované koleje a svařeny (nejedná se o BK). V km 27,687 – 27,704 (dl. 17,0 m) bude provedena jednotlivá výměna pražců betonových B03 nových. Současně s výměnou pražců bude provedena výměna šterkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu nově vložených pražců. Pražce budou vystrojeny následovně.

- v přejezdu - 13 pr. → Skl14, R1, Uls7, Wfp 14 K (antikoroziční úprava) + WS7
- vně přejezdu - 13 pr. → Skl14, R1, Uls7, Wfp 14 K + WS7

Výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou bude provedena v rámci opravné práce „Oprava geometrických parametrů koleje“.

Vně přejezdu budou oboustranně vyhloubeny rýhy pro osazení závěrných zídek přejezdové konstrukce vč. betonových základů. V km 27,688 – 27,696 (st. dl. 8,4m) bude provedena montáž celopryžové přejezdové konstrukce určena pro silné zatížení vč. uložení a osazení závěrných zídek a betonových základů. Podkladní vrstva betonového základu bude vytvořena ze zhutněné vrstvy šterkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m a závěrná zídka bude spojena se základem betonovým lůžkem. Komunikace bude doplněna zřízením asfaltového povrchu ve vrstvách - podkladní, ložné a obrusné.

- 7,3 x 3,3 - vnější část (vlevo)
- 7,3 x 3,3 - vnější část (vpravo)

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

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

## A.2 - Přejezd km 21,094 (P368) trati M. Lázně - K. Vary d.n. (Hoštec)

### Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 21,092 – 21,096 → přímá
- Sklonové poměry km 21,092 – 21,096 → trať klesá – -7,20 ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce dřevěné (rozd. „c“), upevnění ŽT

### Stávající stav

-Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

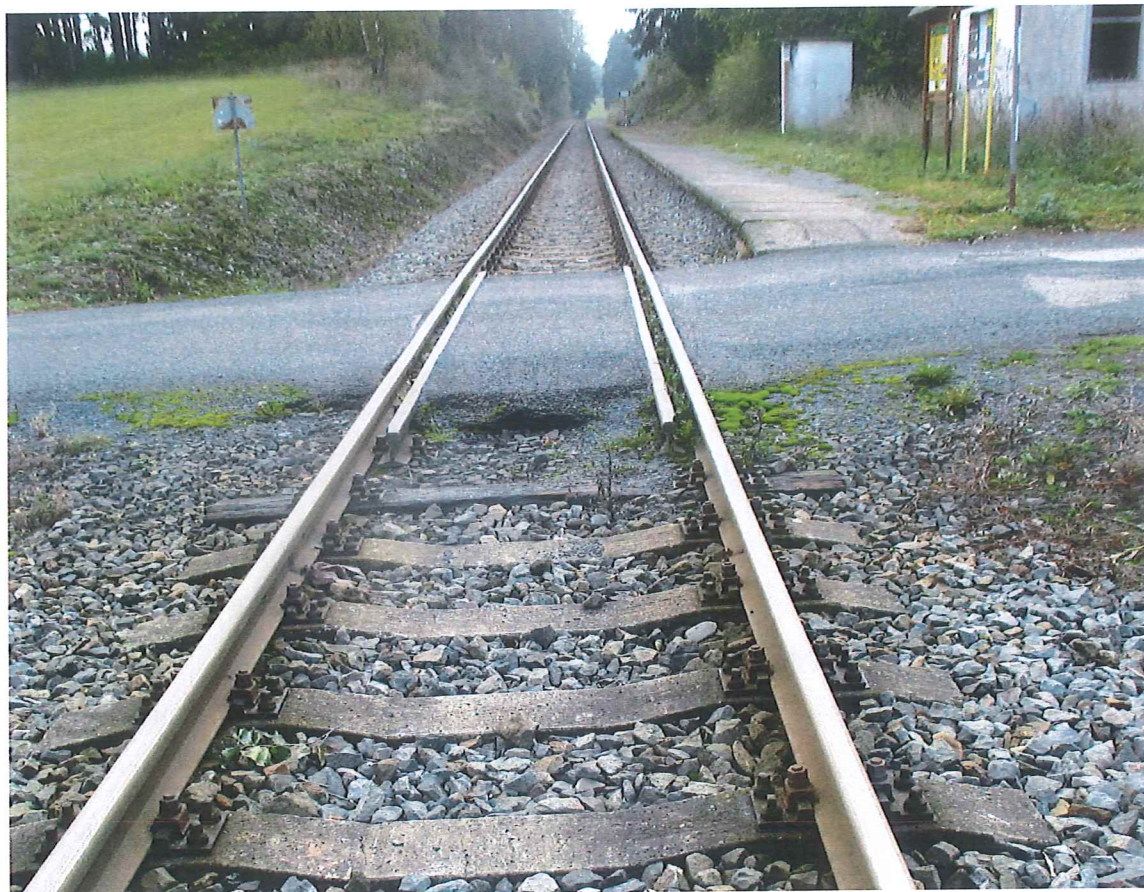
-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 21,094 se nachází na trati M. Lázně – Karlovy Vary dol. n. v úseku Teplá - Poutnov v km 21,092 – 21,096 (st. dl. 4,6 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z ochranných žlábkových kolejnic a asfaltového povrchu, křižující komunikace je silnicí III. třídy č. 19830 tvořená také z asfaltu (viz Obr. č. 2). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou,



konstrukce je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou i kolovou dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek a údržby silnic v zimním období. Pražce jsou poškozené a popraskané ze stálého zatížení. Přejezd je situován v místě s rovnou komunikací, tudíž není nutné odvodnění přejezdu.

Zabezpečení železničního přejezdu je výstražnými kříži.



Obr. č. 2 – přejezd km 21,904 (P368)

### Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení.

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

- 4,2 x 2,5 - vnější část (vlevo)
- 4,0 x 3,7 - vnější část (vpravo)
- 4,9 x 1,3 - vnitřní část přejezdu

Bude provedena demontáž ochranné žlábkové kolejnice v dl. 4,9 m x 2. V km 21,088 – 21,099 (dl. 11,0 m x 2) bude provedena jednotlivá výměna kolejnic tvr. S49 užitých, kolejnice budou svařeny ve stávající bezстыkové koleji jako vkládané vložky. V km 21,088 – 21,099 (dl. 11,0 m) bude provedena jednotlivá výměna pražců betonových B03 nových. Současně s výměnou pražců bude provedena výměna šterkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu nově vložených pražců. Pražce budou vystrojeny následovně.

- v přejezdu - 10 pr. → Skl14, R1, Uls7, Wfp 14 K (antikoroziční úprava) + WS7
- vně přejezdu - 7 pr. → Skl14, R1, Uls7, Wfp 14 K + WS7

Výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou bude provedena v rámci opravné práce „Oprava geometrických parametrů koleje“.



Vně přejezdu budou oboustranně vyhloubeny rýhy pro osazení závěrných zídek přejezdové konstrukce vč. betonových základů. V km 21,091 – 21,097 (st. dl. 6,0 m) bude provedena montáž celopryžové přejezdové konstrukce určena pro silné zatížení vč. uložení a osazení závěrných zídek a betonových základů. Podkladní vrstva betonového základu bude vytvořena ze ztuhlé vrstvy šterkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m a závěrná zídka bude spojena se základem betonovým lůžkem. Komunikace bude doplněna zřízením asfaltového povrchu ve vrstvách - podkladní, ložné a obrusné.

- 4,2 x 1,8 - vnější část (vlevo)
- 4,0 x 3,0 - vnější část (vpravo)

Přímo na železniční přejezd navazuje deskové úroňové nástupiště zastávky Hoštec. Nástupiště bude zkráceno o 1,0 m (1 deska), úprava sklonu ukončení nástupiště bude na 3,0 m (3 desky). Nově bude zřízena přístupová cesta mimo oblast železničního přejezdu (směr šikmo, vlevo navazující na silnici), povrch bude asfaltový.

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

### A.3 - Přejezd km 3,700 (P257) trati Chodov - N. Role (Božičany)

#### Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 3,594 – 3,779 → oblouk, R = 244,0 m, D = 30,0 mm
- Sklonové poměry km 3,715 – 3,725 → trať klesá – -9,70 ‰
- Železniční svršek kolejnice T, pražce dřevěné (rozd. „C“), upevnění RT

#### Stávající stav

-Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. Km 3,700 se nachází na trati Chodov – Nová Role v úseku SEDLECKÝ KAOLIN-OSMÓZA – SEDLECKÝ KAOLIN-Božičany v km 3,715 – 3,725 (st. dl. 10,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z ochranných žlábkových kolejnic a asfaltového povrchu, křižující silnice je účelová komunikace tvořená také z asfaltu (viz Obr. č. 3). Jedná se o přejezd velmi zatížený silniční (nákladní) dopravou, konstrukce je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou i kolovou dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek a údržby silnic v zimním období. Pražce jsou poškozené a popraskané ze stálého zatížení. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu. Stávající šterbinové prahové vpusti jsou nedostatečné pro vzniklé znečištění způsobené nákladní dopravou v oblasti těžby Kaolinu. Drážní příkopy jsou v místě komunikace propojeny svodným potrubím, které je zaneseno a znečištěno.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno výstražnými kříži.



Obr. č. 3 – přejezd km 3,700 (P257)

### Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení.

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

- 8,0 x 9,5 - vnější část (vlevo)
- 8,0 x 7,8 - vnější část (vpravo)
- 10,0 x 1,3 - vnitřní část přejezdu

Bude provedena demontáž ochranné žlábkové kolejnice v dl. 10,3 m x 2. V km 3,711 – 3,736 (dl. 25,0 m x 2) bude provedena jednotlivá výměna kolejnic tvar. S49 užitých, kolejnice budou vloženy do stykované koleje a spojeny kolejnicovými styky. V km 3,711 – 3,736 (dl. 25,0 m) bude provedena jednotlivá výměna pražců dřevěných nových 25 ks a betonových SB5 užitých 12 ks. Současně s výměnou pražců bude provedena výměna šterkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu nově vložených pražců. Dřevěné pražce budou vystrojeny novým materiálem následovně.

- v přejezdu - 18 pr. → dvoj. podkl. + vrtule R1 + dvoj. pruž. kroužek (antikoro) + PVC+ pryž. podl. a komplety ŽS4 (antikoro)
- vně přejezdu - 13 pr. → podkl S4kl + vrtule R1 + dvoj pruž. kroužek + PVC + pryž. podl. a komplety ŽS4

Výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou bude provedena v rámci opravné práce „Oprava geometrických parametrů koleje“. Přejezdová konstrukce je nyní tzv. „utopená“, požadavkem pro vyhotovení zjednodušeného projektu bylo zvýšení nivelety koleje. Dojde ke zlepšení podmínek pro odvodnění přejezdu.

Vně přejezdu budou oboustranně odstraněny stávající šterbinové prahové vpusti a budou vyhloubeny rýhy pro osazení nových odvodňovacích žlabů v dl. 12,0 m x 2. Podkladní vrstva odvodňovacího žlabu bude vytvořena ze ztuhlé vrstvy šterkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m. Odvodňovací žlaby budou použity velké betonové s mříží s oboustranným vývodem.



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

- 10,0 x 9,5 - vnější část (vlevo)
- 10,0 x 7,8 - vnější část (vpravo)
- 10,3 x 1,3 - vnitřní část přejezdu

Před zřízením asfaltového krytu bude provedena montáž stávající ochranné žlábkové kolejnice v dl. 10,3 m x 2.

V okolí přejezdu budou oboustranně vyčištěny otevřené odvodňovací příkopy s nezpevněným dnem vždy v dl. 20,0 m na každou stranu a vyčištěno svodné propojovací potrubí. V okolí přejezdu bude odtěžena nepotřebná a přebytečná zeminy a povrch bude upraven.

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

#### **A.4 - Přejezd km 43,357 (P1800) trati Blatno u J. - Bečov n. T. (Chyšě)**

##### **Pasportní údaje koleje**

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| ▪ <u>Směrové poměry</u>    | km 43,229 – 43,556 → oblouk, R = 198,0 m, D = 101,0 mm |
| ▪ <u>Sklonové poměry</u>   | km 43,353 – 43,361 → trať klesá – -23,50 ‰             |
| ▪ <u>Železniční svršek</u> | kolejnice S49, pražce dřevěné (rozd. „c“), upevnění ŽT |

##### **Stávající stav**

-Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 43,357 se nachází na trati Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou v úseku Chyšě – Protivec v km 43,353 – 43,361 (st. dl. 7,5 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z ochranných žlábkových kolejnic a asfaltového povrchu, křižující komunikace je silnicí II. třídy č. 226 tvořená také z asfaltu (viz Obr. č. 4). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, konstrukce je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou i kolovou dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek a údržby silnic v zimním období. Pražce jsou poškozené a popraskané ze stálého zatížení. Přejezd je situován v místě s rovnou komunikací, tudíž není nutné odvodnění přejezdu.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno výstražnými kříži.



Obr. č. 4 – přejezd km 43,357 (P1800)

### Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení.

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

- $(2,8+1,8)/2,0 \times 7,1$  - vnější část (vlevo)
- $1,4 \times 6,9$  - vnější část (vpravo)
- $1,3 \times 8,0$  - vnitřní část přejezdu

Bude provedena demontáž ochranné žlábkové kolejnice v dl. 8,0 m x 2. V km 43,352 – 43,362 (dl. 12,0 m x 2) bude provedena jednotlivá výměna kolejnic tvr. S49 užití, kolejnice budou vloženy do stykované koleje a svařeny (nejedná se o BK). V km 43,348 – 43,366 (dl. 18,0 m) bude provedena jednotlivá výměna pražců dřevěných nových. Současně s výměnou pražců bude provedena výměna štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu nově vložených pražců. Dřevěné pražce budou vystrojeny novým materiálem následovně.

- v přejezdu - 12 pr. → dvoj. podkl. + vrtule R1 + dvoj. pruž. kroužek (antikoro) + PVC+ pryž. podl. a komplety ŽS4 (antikoro)
- vně přejezdu - 14 pr. → podkl S4kl + vrtule R1 + dvoj pruž. kroužek + PVC + pryž. podl. a komplety ŽS4

V místě přejezdu vč. potřebného výběhu bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou (předpoklad cca 500,0 m). Nebude použita geodetická metoda APK.

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

- $(2,8+1,8)/2,0 \times 7,1$  - vnější část (vlevo)
- $1,4 \times 6,9$  - vnější část (vpravo)
- $1,3 \times 8,0$  - vnitřní část přejezdu

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



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

## **A.5 - Přejezd km 33,095 (P1785) trati Blatno u J. - Bečov n. T. (Lubenec)**

### **Pasportní údaje koleje**

- Směrové poměry km 32,992 – 33,133 → oblouk,  $R = 248,0$  m,  $D = 81,0$  mm
- Sklonové poměry km 33,092 – 33,098 → trať klesá –  $-11,30$  ‰
- Železniční svršek kolejnice T, pražce dřevěné (rozd. „c“), upevnění RT

### **Stávající stav**

-Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 33,095 se nachází na trati Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou v úseku Blatno u Jesenice - Lubenec v km 33,092 – 33,098 (st. dl. 6,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena ve vnitřní části ŽB panely a z vnějších stran jsou vloženy dřevěné pražce, křižující silnice je účelová komunikace tvořená ze zpevněného zemního materiálu vpravo a silničních panelů vlevo (viz Obr. č. 5). Jedná se o přejezd zatížený těžkou lesnickou a zemědělskou technikou, konstrukce je popraskaná, vydrolená s nerovnostmi ve zpevněném povrchu a silničních panelech. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou i kolovou dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek. Pražce jsou poškozené a popraskané ze stálého zatížení. Přejezd je situován v místě s rovnou komunikací, tudíž není nutné povrchové odvodnění přejezdu. Drážní příkopy jsou v místě komunikace propojeny svodným potrubím, které je zaneseno a znečištěno.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno výstražnými kříži.



Obr. č. 5 – přejezd km 33,095 (P1785)



## Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení.

Bude provedeno dělení betonové konstrukce (silniční panely) řezáním do hl. 0,2 m a budou vyjmuty železobetonové panely z vnitřní části přejezdu v dl. 6,0 m a zároveň vyjmuty silniční panely.

- 4,0 x 3,3 - vnější část (vlevo)

Vpravo z vnější části přejezdu bude odtěžen zhutněný zemní materiál a bude provedena úprava povrchu.

- 4,0 x 5,5 - vnější část (vpravo)

V km 33,085 – 33,110 (dl. 25,0 m x 2) bude provedena jednotlivá výměna kolejnic tvr. S49 užitých, kolejnice budou vloženy do stykované koleje a spojeny kolejnicovými styky. V km 33,087 – 33,103 (dl. 16,0 m) bude provedena jednotlivá výměna pražců dřevěných nových. Současně s výměnou pražců bude provedena výměna šterkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu nově vložených pražců. Dřevěné pražce budou vystrojeny novým materiálem následovně.

- v přejezdu - 10 pr. → dvoj. podkl. + vrtule R1 + dvoj. pruž. kroužek (antikoro) + PVC+ pryž. podl. a komplety ŽS4 (antikoro)
- vně přejezdu - 14 pr. → podkl S4kl + vrtule R1 + dvoj pruž. kroužek + PVC + pryž. podl. a komplety ŽS4

Výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou bude provedena v rámci opravné práce „Oprava geometrických parametrů koleje“.

Vně přejezdu vpravo bude vyhloubena rýha pro osazení nového svodného potrubí v dl. 5,0 m. Po odkrytí zeminy bude vyjmuta stará nefunkční trubka, podkladní vrstva svodného potrubí bude vytvořena ze zhutněné vrstvy šterkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m. Nové svodné potrubí bude zřízeno vložением plastové kanalizační trubky DN 300 a zasypano šterkem. V okolí přejezdu budou oboustranně vyčištěny otevřené odvodňovací příkopy s nezpevněným dnem vždy v dl. 10,0 m na každou stranu a vyčištěno svodné propojovací potrubí umístěné vlevo přejezdu.

Přejezdová konstrukce a komunikace bude zřízena z asfaltového povrchu ve vrstvách - podkladní, ložné a obrusné. Stabilní a pevná hrana živичné konstrukce bude vytvořena pomocí zabetonovaných obrubníků.

- 4,0 x 3,3 - vnější část (vlevo)
- 4,0 x 5,5 - vnější část (vpravo)
- 5,0 x 1,3 - vnitřní část přejezdu

Před zřízením asfaltového krytu bude provedena montáž ochranné žlábkové kolejnice v dl. 5,0 m x 2.

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

## A.6 - Přejezd km 35,308 (P1791) trati Blato u J. - Bečov n. T (Lubenec zast.)

### Pasportní údaje koleje

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| ▪ <u>Směrové poměry</u>    | km 35,302 – 35,314 → přímá                           |
| ▪ <u>Sklonové poměry</u>   | km 35,302 – 35,314 → trať stoupá – 22,13 ‰           |
| ▪ <u>Železniční svršek</u> | kolejnice T, pražce dřevěné (rozd. „c“), upevnění ŽT |

### Stávající stav

-Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 35,308 se nachází na trati Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou v úseku Lubenec - Chyšce v km 35,302 – 35,314 (st. dl. 12,2 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z ochranných žlábkových kolejnic a asfaltového povrchu, křižující komunikace je silnice II. třídy č. 226 tvořená z asfaltu (viz Obr. č. 6). Jedná se o přejezd velmi zatížený silniční dopravou, konstrukce je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou i kolovou dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek a údržby silnic v zimním období. Pražce jsou poškozené a popraskané ze stálého zatížení. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.



Obr. č. 6 – přejezd km 35,308 (P1791)

### Soupis vlastních stavebních prací

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

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

- (8,3+4,5)/2,0 x 6,0 - vnější část (vlevo)
- (4,7+11,0)/2,0\*4,5 - vnější část (vpravo)

Bude provedena demontáž železobetonových přejezdových panelů v dl. 12,0 m. V km 35,295 – 35,332 (dl. 37,0 m x 2) bude provedena jednotlivá výměna kolejnic tvr. 49E1 nové, kolejnice budou vloženy do stykované koleje a svařeny (nejedná se o BK). V km 35,301 – 35,315 (dl. 14,0 m) bude provedena jednotlivá výměna pražců betonových VPS PP13 nových (s dvojitou podkladnicí) 22 ks a betonových SB8 užitých 35 ks. Současně s výměnou pražců bude provedena výměna štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu nově vložených pražců. Betonové pražce VPS PP13 pražce budou vystrojeny novým materiálem následovně.



- v přejezdu - 22 pr. → dvoj. podkl. + vrtule R1 + dvoj. pruž. kroužek (antikoro) + PVC+ pryž. podl. a komplety ŽS4
- vně přejezdu - 35 pr. → podkl S4pl + vrtule R1 + dvoj pruž. kroužek + PVC + pryž. podl. a komplety ŽS4

V místě přejezdu vč. potřebného výběhu bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou (předpoklad cca 500,0 m).

Vně přejezdu vlevo bude vyhloubena rýha pro osazení nových odvodňovacích žlabů v dl. 6,0 m. Podkladní vrstva odvodňovacího žlabu bude vytvořena ze zhutněné vrstvy šterkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m. Odvodňovací žlaby budou použity středně velké plastbetonové s mříží s jednostranným vývodem směrem na Žlutice. Přejezdová konstrukce a komunikace bude zřízena z asfaltového povrchu ve vrstvách - podkladní, ložné a obrusné.

- (8,1+4,2)/2,0 x 6,0 - vnější část (vlevo)
- (4,7+11,0)/2,0 x 4,5 - vnější část (vpravo)
- 14,5 x 1,3 - vnitřní část přejezdu

Před zřízením asfaltového krytu bude provedena montáž ochranné žlábkové kolejnice v dl. 14,5 m x 2.

V okolí přejezdu budou oboustranně vyčištěny otevřené odvodňovací příkopy s nezpevněným dnem vlevo přejezdu v dl. 20,0 m na každou stranu.

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

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

## A.7 - Přejezd km 182,304 (P82) trati Chomutov - Cheb (Dalovice)

### Pasportní údaje koleje

- |  |   |
|--|---|
| ■ <u>Směrové poměry</u>                          | km 182,297 – 182,311 → přímá (1SK, 2SK, 4SK)            |
| ■ <u>Sklonové poměry</u><br>k 1SK)               | km 182,297 – 182,311 → trať stoupá – 0,10 ‰ (vztaženo   |
| ■ <u>Železniční svršek</u><br>upevnění ŽT, SK114 | kolejnice S49, pražce betonové SB8, B91S/2 (rozd. „c“), |

### Stávající stav

-Trať: je dvoukolejná, elektrifikovaná

-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 182,304 se nachází na trati Chomutov - Cheb v ŽST Dalovice v km 182,297 – 182,311 (st. dl. 14,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena celopryžovou přejezdovou konstrukcí ve 4SK – dl. 14,4 m; v 2SK – dl. 13,2 m; v 1SK – 13,2 m, křižující komunikace je silnicí III. třídy č. 22129 tvořená z asfaltu (viz Obr. č. 7). Jedná se o přejezd velmi zatížený silniční dopravou, jednotlivé přejezdové prvky vykazují špatnou držebnost a začínají vytvářet deformace a nerovnosti. Vozovka je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Železniční svršek byl v minulých letech postupně vyměněn, je ve vyhovujícím stavu. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu. Stávající odvodňovací žlaby jsou zanesené a znečištěné a částečně již deformované a popraskané.



Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.



Obr. č. 1 – přejezd km 182,304 (P82)

### Soupis vlastních stavebních prací

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

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

- (5,0+5,3)/2,0 x 10,0 - vnější část (vlevo)
- (4,2+11,6)/2,0 x 8,1 - vnější část (vpravo)
- 2,0 x 8,1 - vnější část (vpravo za prahovou vpustí)
- 1,9 x 10,0 - střední část mezi 4SK/2SK
- 1,9 x 10,0 - střední část mezi 1SK/2SK

Bude provedena demontáž jednotlivých prvků celopryžové přejezdové konstrukce ve 4SK- dl. 14,4 m; v 2SK - dl. 13,2 m; v 1SK - dl. 13,2 m. Prvky budou složeny v místě stavby a předány TO Karlovy Vary.

V místě přejezdů bude provedena výměna štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,1 m pod ložnou plochu stávajících pražců. Na pražcích bude vyměněno drobné kolejivo.

- 2SK - 23 pr → Skl14, R1, Uls7, Wfp 14 K - antikoro + WS7
- 1SK - 23 pr → Skl14, R1, Uls7, Wfp 14 K - antikoro + WS7
- 4SK - 25 pr → komplet ŽS4 - antikoro + pryž. podložka

V místě přejezdu vč. potřebného výběhu bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou (předpoklad cca 500,0 m).

Z vnějších stran přejezdu v každé koleji budou oboustranně vyhloubeny rýhy pro osazení závěrných zídek přejezdové konstrukce vč. betonových základů. Ve 4SK- dl. 14,4 m; v 2SK - dl. 13,2 m; v 1SK - dl. 13,2 m bude provedena montáž celopryžové přejezdové konstrukce určena pro silné zatížení vč. uložení a osazení závěrných zídek a betonových základů. Podkladní vrstva betonového základu bude vytvořena ze zhuťněné vrstvy štěrkodrtě

fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m a závěrná zídka bude spojena se základem betonovým lůžkem.

Komunikace bude doplněna zřízením asfaltového povrchu ve vrstvách - podkladní, ložné a obrusné.

- (5,0+5,3)/2,0 x 10,0 - vnější část (vlevo)
- (4,2+11,6)/2,0 x 8,1 - vnější část (vpravo)
- 2,0 x 8,1 - vnější část (vpravo za prahovou vpustí)
- 1,9 x 10,0 - střední část mezi 4SK/2SK
- 1,9 x 10,0 - střední část mezi 1SK/2SK

Vně přejezdu vpravo bude odstraněn stávající odvodňovací žlab a bude vyhloubena rýha pro osazení nových odvodňovacích žlabů v dl. 8,0 m. Podkladní vrstva odvodňovacího žlabu bude vytvořena ze zhutněné vrstvy šterkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m. Odvodňovací žlaby budou použity středně velké plastbetonové s mříží s jednostranným vývodem směrem do ŽST Dalovice.

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

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

## A.8 - Přejezd km 184,150 (P83) trati Chomutov - Cheb (Teplárna)

### Pasportní údaje koleje

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| ▪ <u>Směrové poměry</u>    | km 184,117 - 184,541 (1SK) → R=384, R=332; D = 100,0 mm<br>km 184,120 - 184,540 (2SK) → R=384, R=332; D = 100,0 mm |
| ▪ <u>Sklonové poměry</u>   | km 184,146 - 184,155 → trať stoupá - 2,06 ‰ (1SK)<br>km 184,146 - 184,155 → trať stoupá - 1,96 ‰ (2SK)             |
| ▪ <u>Železniční svršek</u> | kolejnice S49, pražce betonové SB8 (rozd. „c“), upevnění ŽT, SKI14   |

### Stávající stav

-Trať: je dvoukolejná, elektrifikovaná

-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 184,150 se nachází na trati Chomutov - Cheb v úseku Dalovice - Karlovy Vary v km 184,146 - 184,155 (st. dl. 9,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena celopryžovou přejezdovou konstrukcí v 1SK - dl. 9,0 m; v 2SK - dl. 9,0 m, křižující silnice je místní komunikace tvořená z asfaltu (viz Obr. č. 8). Jedná se o přejezd velmi zatížený silniční dopravou, jednotlivé přejezdové prvky vykazují špatnou držebnost a začínají vytvářet deformace a nerovnosti. Vozovka je popraskaná s nerovnostmi v živичném povrchu. Železniční svršek byl v minulých letech postupně vyměněn, je ve vyhovujícím stavu. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu. Stávající odvodňovací žlaby jsou zanesené a znečištěné a částečně již deformované a popraskané.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.





Obr. č. 8 – přezd km 184,150 (P83)

### Soupis vlastních stavebních prací

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

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

- 10,0 x 2,5 - vnější část (vlevo)
- 10,0 x 1,9 - vnější část (vpravo)
- 12,0 x 4,0 - vnější část (vpravo za prahovou vpustí)
- 10,0 x 0,8 - střední část mezi 1SK/2SK

Bude provedena demontáž jednotlivých prvků celopryžové přezdové konstrukce v 1SK- dl. 9,0 m a v 2SK - dl. 9,0 m. Prvky budou složeny v místě stavby a předány TO Karlov Vary.

V km 184,136 – 184,163 (dl. 27,0 m) v 1TK a 2TK bude provedena souvislá výměna betonových pražců B91S/2. V místě přezdů bude provedena výměna štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu stávajících pražců. Na pražcích bude vyměněno drobné kolejivo.

- 1TK - přezd 16 pr. → Skl12, RS0, M22, Uls6 (antikoro) + pryž. podl.
- 2TK - přezd 16 pr. → Skl12, RS0, M22, Uls6 (antikoro) + pryž. podl.
- 1TK - vně 30 pr. → Skl12, RS0, M22, Uls6 + pryž. podl.
- 2TK - vně 30 pr. → Skl12, RS0, M22, Uls6 + pryž. podl.

V místě přezdu vč. potřebného výběhu bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou (předpoklad cca 500,0 m).

Z vnějších stran přezdu v každé koleji budou oboustranně vyhloubeny rýhy pro osazení závěrných zídek přezdové konstrukce vč. betonových základů. V 1SK- dl. 9,0 m a v 2SK - dl. 9,0 m bude provedena montáž celopryžové přezdové konstrukce určena pro silné zatížení vč. uložení a osazení závěrných zídek a betonových základů. Podkladní vrstva betonového základu bude vytvořena ze zhuštěné vrstvy štěrkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m a závěrná zídka bude spojena se základem betonovým lůžkem.



Komunikace bude doplněna zřízením asfaltového povrchu ve vrstvách - podkladní, ložné a obrusné.

- 10,0 x 2,5 - vnější část (vlevo)
- 10,0 x 1,9 - vnější část (vpravo)
- 12,0 x 4,0 - vnější část (vpravo za prahovou vpustí)
- 10,0 x 0,8 - střední část mezi 1SK/2SK

Vně přejezdu vpravo bude odstraněna stávající štěrbinová prahová vpust' a bude vyhloubena rýha pro osazení nových odvodňovacích žlabů v dl. 9,5 m. Podkladní vrstva odvodňovacího žlabu bude vytvořena ze zhutněné vrstvy štěrkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m. Odvodňovací žlaby budou použity středně velké plastbetonové s mříží s jednostranným vývodem směrem do Karlových Varů. U přejezdu vpravo se nachází stávající kamenná jímka. Nově osazená prahová vpust' bude zaústěna do jímky přes svodné potrubí v dl. 3,0 m, na které bude připojena kontrolní plastová šachta.

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

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

## **A.9 - Přejezd km 48,143 (P388) trati M. Lázně - K. Vary d.n. (Březová)**

### **Pasportní údaje koleje**

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| ▪ <u>Směrové poměry</u>    | km 48,140 – 48,146 → přímá                                     |
| ▪ <u>Sklonové poměry</u>   | km 48,140 – 48,146 → trať stoupá – 2,13 ‰                      |
| ▪ <u>Železniční svršek</u> | kolejnice S49, pražce betonové B03 (rozd. „c“), upevnění SK114 |

### **Stávající stav**

-Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 48,143 se nachází na trati Mariánské Lázně – Karlovy Vary d. n. v úseku Teplička u K. V. – K. Vary-Březová v km 48,140 – 48,146 (st. dl. 6,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena celopryžovou přejezdovou konstrukcí, křižující silnice je místní komunikace tvořená z asfaltu (viz Obr. č. 9). Přejezd byl v minulých letech opraven v rámci investiční akce, konstrukce přejezdu je ve velmi dobrém technickém stavu. Současně byl vyměněn železniční svršek vč. výměny štěrkového lože. Přejezd je situován v místě komunikace s poměrně prudkým spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu. Stávající štěrbinová prahová vpust' je nedostatečná pro vzniklé množství znečištění způsobené splavováním z místní komunikace.

Zabezpečení železničního přejezdu je výstražnými kříži.



Obr. č. 9 – přejezd km 48,143 (P388)

### Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení.

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

- 4,5 x 4,8 - vnější část (vlevo)

Bude provedena demontáž jednotlivých prvků celopryžové přejezdové konstrukce v dl. 6,0 m. Prvky budou složeny v místě stavby a vráceny zpět.

V km 48,100 – 48,150 (dl. 50,0 m) bude provedena výměna štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu stávajících pražců.

V místě přejezdu vč. potřebného výběhu a ve výhybce č. 1 (dopravná K. Vary-Březová) bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou (předpoklad cca 150,0 m).

V koleji bude provedena montáž celopryžové přejezdové konstrukce, určena pro silné zatížení v dl. 6,0 m (vrácena zpět stávající). Komunikace bude doplněna zřízením asfaltového povrchu ve vrstvách - podkladní, ložné a obrusné.

- 4,5 x 4,8 - vnější část (vlevo)

Vně přejezdu vlevo bude odstraněna stávající štěrbinová prahová vpust' a bude vyhloubena rýha pro osazení nových odvodňovacích žlabů v dl. 7,5 m. Podkladní vrstva odvodňovacího žlabu bude vytvořena ze ztuhlé vrstvy štěrku fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m. Odvodňovací žlaby budou použity velké betonové s mříží s jednostranným vývodem směrem na Teplicku u K. V. U přejezdu vlevo bude vytvořena



kamenná jímka, tzv. kamenné dno s jednou zídrou směrem ke koleji (podpora ŠL). Nově osazená prahová vpusť bude zaústěna do jímky přes otevřený příkop se zpevněným dnem v dl. 3,0 m. Jímka bude navazovat na stávající trativod, který bude nově zakončen kamennou výustí. Vpravo přejezdu bude odtěžen přebytečný zemní materiál a bude provedena úprava povrchu.

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

## **A.10 - Přejezd km 41,350 (P380) trati M. Lázně - K. Vary d.n. (Teplička)**

### **Pasportní údaje koleje**

- Směrové poměry km 41,347 – 41,353 → oblouk, R = 200,0 m, D = 100,0 mm
- Sklonové poměry km 27,688 – 27,696 → trať klesá – -3,60 ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce dřevěné (rozd. „c“), upevnění ŽT

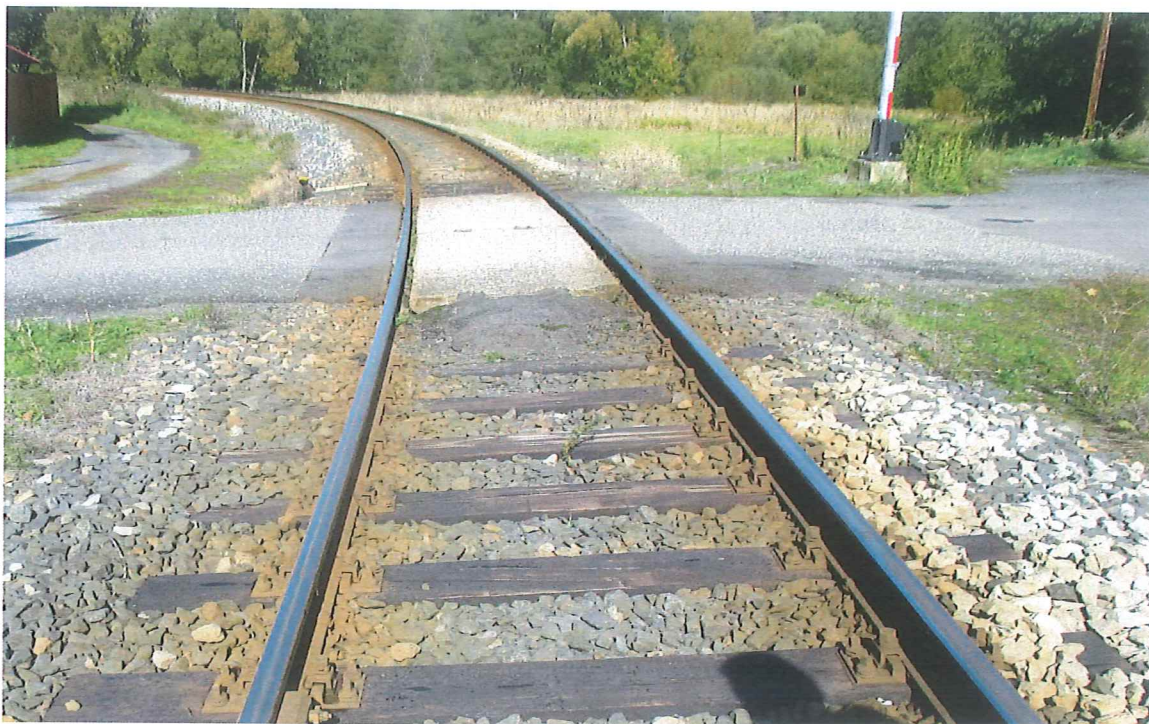
### **Stávající stav**

-Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 41,350 se nachází na trati Mariánské Lázně – Karlovy Vary dol. n. v úseku Krásný Jez – Teplička u K. V. v km 41,347 – 41,353 (st. dl. 6,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z vnitřní části železobetonovými přejezdovými panely a vnější části jsou tvořeny z asfaltového povrchu, křižující silnice je místní komunikace asfaltová (viz Obr. č. 10). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, konstrukce je popraskaná s nerovnostmi v živичném povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou i kolovou dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek a údržby silnic v zimním období. Pražce jsou poškozené a popraskané ze stálého zatížení. Přejezd je situován v nadvýšení vůči místní komunikaci, tudíž není nutné odvodnění přejezdu.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.



Obr. č. 10 – přejezd km 41,350 (P380)

### Soupis vlastních stavebních prací

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

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

- 5,1 x 4,5 - vnější část (vlevo)
- 4,9 x 10,0 - vnější část (vpravo)

Bude provedena demontáž železobetonových přejezdových panelů v dl. 6,0 m. V km 41,332 – 41,369 (dl. 37,0 m x 2) bude provedena jednotlivá výměna kolejnic tvr. 49E1 nové, kolejnice budou vloženy do stykované koleje a svařeny (nejedná se o BK). V km 41,344 – 41,356 (dl. 12,0 m) bude provedena jednotlivá výměna pražců betonových B91S/2 užitých. Současně s výměnou pražců bude provedena výměna štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu nově vložených pražců. Pražce budou vystrojeny následovně (rozšíření +10,0 mm).

- v přejezdu - 10 pr → Skl14, R1, Uls7, Wfp 14 K 7 + Wfp 14 K 17 - antikoro + WS7
- vně přejezdu - 10 pr. → Skl14, R1, Uls7, Wfp 14 K 7 + Wfp 14 K 17 + WS7

Výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou bude provedena v rámci opravné práce „Oprava geometrických parametrů koleje“.

Vně přejezdu budou oboustranně vyhloubeny rýhy pro osazení závěrných zídek přejezdové konstrukce vč. betonových základů. V km 41,347 – 41,353 (st. dl. 6,0 m) bude provedena montáž celopryžové přejezdové konstrukce určena pro silné zatížení vč. uložení a osazení závěrných zídek a betonových základů. Podkladní vrstva betonového základu bude vytvořena ze zhutněné vrstvy štěrku fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m a závěrná zídka bude spojena se základem betonovým lůžkem.

Komunikace bude doplněna zřízením asfaltového povrchu ve vrstvách - podkladní, ložné a obrusné.

- 4,9 x 9,3 - vnější část (vlevo)
- 5,1 x 3,8 - vnější část (vpravo)



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

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

## C. Přípravné práce

Předpokládaná délka výluk:

### **Nepřetržité výluky:**

A.1, A.2 → červen 2020

A.3 → duben 2021

A.4, A.6 → květen 2021

A.5 → červen 2020

A.7 → září 2020

A.8, A.10 → duben 2021

A.9 → září 2020

Dopravní uzavírka přejezdů je předpokládána 3 – 5 dní v době výluky (dle rozsahu prací). Legislativní část i osazení a následné snesení dopravního značení objízdné trasy zajistí ST Karlovy Vary v rámci VZ „Zajištění DIO a DIR v obvodu OŘ Ústí nad Labem“.

Zpracování projektové dokumentace:

U souborů A.8 a A.9 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 sítí infrastruktury:

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

Zpracování harmonogramu:

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

Oznámení DÚ:

Charakter stavebních prací nevyžaduje Ohlášení ani Stavební povolení vydávané DÚ.

## D. Zabezpečení stavby

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

- zákon 262/2006 Sb., Zákoník práce
- vyhlášku ČÚBP a ČBÚ č. 324/1990 o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích ze dne 31. 7. 1990
- TKP staveb státních drah třetí aktualizované vydání – se zapracovanými 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 Správy železnic, 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 Správy železnic, 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.
- 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.

## E. Obecně platné podmínky

Jednotlivé soupisy prací jsou rozděleny do stavebních objektů, vždy s odkazem na jednu cenovou soustavu. Základní soupisy prací jsou oceněné na základě **Sborníku pro údržbu a opravy železniční infrastruktury pro rok 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 Správa železnic, 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 Správy železnic, s.o. Zhotovitel nese odpovědnost za případnou škodu, která vznikne objednateli při nedodržení výše uvedených povinností.

## F. Dokončovací práce

Součástí převzetí prací bude předložení dokladů (u jednotlivých souborů řešeno individuálně) 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, b, c, , e, f, g.**

## G. Předání a převzetí díla

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

Jedná se o soubor PŘEDÁNÍ A PŘEVZETÍ DÍLA, **bod č. 11; 12; 13; 14; 17; 18; 23.**

### Seznam příloh:

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

**Příloha č. 2** – Schéma přejezdu

**Příloha č. 3** – Dokumentace provedených prací

**Příloha č. 4** – Překážky

### Termín plnění:

červen 2020 – 31. července 2021

V Karlových Varech 30. března 2020

**Miloš Vyhnálek**

přednosta ST Karlovy Vary



d) Požadavky na přípravu a realizaci stavby

- při realizaci stavby nesmí dojít ke střetu se zájmy touto stavbou dotčených organizací a fyzických osob
- při provádění terénních úprav drážního tělesa nesmí dojít k zásahu na sousední pozemky, které nejsou ve vlastnictví Správy železnic, s.o. (v kritických místech je nutno tyto hranice případně 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.
- 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.

## E. Obecně platné podmínky

Jednotlivé soupisy prací jsou rozděleny do stavebních objektů, vždy s odkazem na jednu cenovou soustavu. Základní soupisy prací jsou oceněné na základě **Sborníku pro údržbu a opravy železniční infrastruktury pro rok 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 Správa železnic, 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 Správy železnic, s.o. Zhotovitel nese odpovědnost za případnou škodu, která vznikne objednateli při nedodržení výše uvedených povinností.

## F. Dokončovací práce

Součástí převzetí prací bude předložení dokladů (u jednotlivých souborů řešeno individuálně) 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, g.**

## G. Předání a převzetí díla

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

Jedná se o soubor PŘEDÁNÍ A PŘEVZETÍ DÍLA, **bod č. 11; 12; 13; 14; 17; 18; 23.**

### Seznam příloh:

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

**Příloha č. 2** – Schéma přejezdu

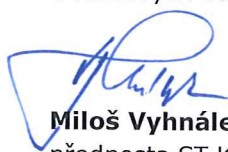
**Příloha č. 3** – Dokumentace provedených prací

**Příloha č. 4** – Překážky

### Termín plnění:

červen 2020 – 31. července 2021

V Karlových Varech 30. března 2020



**Miloš Vyhnálek**

přednosta ST Karlovy Vary