

Průvodní (Technická) zpráva

Oprava trati v úseku Štědrá – Toužim, Otročín - Bečov

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

A. Identifikační údaje

Název stavby: **Oprava trati v úseku Štědrá – Toužim, Otročín – Bečov**

SO A.1 - Oprava v km 61,305 - 62,873 úseku Štědrá – Toužim

SO A.2 - Oprava v km 63,945 - 64,478 úseku Štědrá – Toužim

SO A.3 - Oprava v km 82,116 - 83,067 úseku Otročín - Bečov n. T.

Místo stavby: Trať: Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou

DU/TUDU: A.1 Štědrá - Toužim/0521 12
A.2 Štědrá – Toužim/0521 12
A.3 Otročín – Bečov n. T./5021 16

Kolej: traťová kolej

Traťová rychlost: 40/50 km/h

Traťová třída zatížení: B2/18,0 t

Traťový okresek: TO Žlutice

Místo vymezení staveniště:

- Místo stavby se nachází na pozemcích Správa železnic, s.o., parcelní číslo A.1 – 649, A.2 – 604, A.3 - 1084 (Příloha č. 1).
- Přístup na staveniště kolejovou mechanizací je po pozemcích ČD, a.s. a Správy železnic, s.o.
- Skládka a meziskládka ukládaného a vyzískaného materiálu bude na pozemcích Správy železnic, s.o., parcelní číslo A.1 – 649, A.2 – 604, A.3 - 1084 (Příloha č. 1).

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

Zhotovitel: Stavební práce budou provedeny dodavatelskou činností.

Technický dozor objednatele:

ST Karlovy Vary

VPO ST K. Vary: Jan Tvarůžek, tel. 602 616 218

B. Pasportní údaje (viz tištěný pasport)

A.1 - Oprava v km 61,305 - 62,873 úseku Štědrá – Toužim

• Směrové poměry

- km 61,305 – 61,426 trať v přímé
- km 61,426 – 61,642 trať v pravém oblouku o poloměru $R = 400,0$ m, s převýšením $D = 50,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 216,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 25,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 30,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 0,0$ mm.
- km 61,642 – 61,940 trať v přímé
- km 61,940 – 62,086 trať v levém oblouku o poloměru $R = 400,0$ m s převýšením $D = 50,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 146,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou

$lp_1 - lvz_1 = 25,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 25,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 0,0$ mm.

- km 62,086 – 62,123 trať v přímé
- km 62,123 – 62,311 trať v pravém oblouku o poloměru $R = 400,0$ m s převýšením $D = 50,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 188,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 25,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 25,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 0,0$ mm.
- km 62,311 – 62,358 trať v přímé
- km 62,358 – 62,577 trať v levém oblouku o poloměru $R = 410,0$ m s převýšením $D = 49,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 219,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 25,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 25,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 0,0$ mm.
- km 62,577 – 62,751 trať v přímé
- km 62,751 – 62,863 trať v pravém oblouku o poloměru $R = 300,0$ m s převýšením $D = 67,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 112,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 34,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 34,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 0,0$ mm.

• **Sklonové poměry**

Od km		do km		trať stoupá	
61,305		61,460		12,90 ‰	
61,460		61,545		17,97 ‰	
61,545		62,145		17,56 ‰	
62,145		62,217		11,20 ‰	
62,217		62,698		8,83 ‰	
62,698		62,790		17,00 ‰	
62,790		62,873		21,03 ‰	

A.2 - Oprava v km 63,945 - 64,478 úseku Štědrá – Toužim

• **Směrové poměry**

- km 63,779 – 64,101 trať v pravém oblouku o poloměru $R = 200,0$ m, s převýšením $D = 100,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 322,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 40,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 39,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 10,0$ mm.
- km 64,101 – 64,280 trať v přímé
- km 64,280 – 64,414 trať v levém oblouku o poloměru $R = 200,0$ m s převýšením $D = 100,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 134,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 35,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 31,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 10,0$ mm.
- km 64,414 – 64,478 trať v přímé

• **Sklonové poměry**

Od km		do km		trať stoupá	
63,945		64,080		23,97 ‰	
64,080		64,295		26,97 ‰	
64,295		64,393		23,97 ‰	
64,393		64,457		3,70 ‰	
64,457		64,478		3,00 ‰	

A.3 - Oprava v km 82,116 - 83,067 úseku Otročin – Bečov n. T.

• **Směrové poměry**

- km 82,116 – 82,132 trať v přímé
- km 82,132 – 82,249 trať v pravém oblouku o poloměru $R = 200,0$ m, s převýšením $D = 78,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 117,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou

$lp_1 - lvz_1 = 50,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 50,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 10,0$ mm.

- km 82,249 – 82,286 trať v přímé
- km 82,286 – 82,462 trať v levém oblouku o poloměru $R = 200,0$ m s převýšením $D = 72,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 176,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 40,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 40,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 10,0$ mm.
- km 82,462 – 82,481 trať v přímé
- km 82,481 – 82,627 trať v pravém oblouku o poloměru $R = 200,0$ m s převýšením $D = 78,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 146,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 33,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 50,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 10,0$ mm.
- km 82,627 – 82,767 trať v přímé
- km 82,767 – 82,887 trať v levém oblouku o poloměru $R = 200,0$ m s převýšením $D = 100,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 120,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 40,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 40,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 10,0$ mm.
- km 82,887 – 82,922 trať v přímé
- km 82,922 – 82,992 trať v pravém oblouku o poloměru $R = 200,0$ m s převýšením $D = 67,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 126,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 40,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 40,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 10,0$ mm.
- km 82,992 – 83,048 trať v přímé
- km 83,048 – 83,067 trať v přímé

• Sklonové poměry

Od km	82,116	do km	82,358	trať klesá	-15,00 ‰
	82,358		82,888	trať klesá	-10,00 ‰
	82,888		83,067	trať klesá	-21,20 ‰

Geometrické parametry koleje budou vyrovnány dle zjednodušené projektové dokumentace vyhotovené SŽG regionální pracoviště Plzeň.

C. Stávající stav

Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

A.1 - Oprava v km 61,305 - 62,873 úseku Štědrá – Toužim

Železniční svršek:

- Kolejnice – kolejnice tvr. S49, vloženy roku 1985 (nové). Kolejnice jsou zachovalé ve vyhovujícím technickém stavu.
- Pražce – dřevěné, rozdělení „c“ (38 pr./25,0 m), vložené v roce 1974 (nové), dřevěné pražce jsou vystrojené rozponovými podkladnicemi s komplety T5/T6.
Pražce jsou vyžilé nebo zastaralé, tím je snížena držečnost 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, část úseku je svařena do BK.

Železniční přejezd km 61,720 (P1820):

Stávající vnitřní konstrukce je tvořena železobetonovými přejezdovými panely. Z vnější části jsou vloženy dřevěné pražce. Komunikace je tvořena zpevněným zemním materiálem, jedná se o polní (lesní) cestu. Vlivem zatížení lesní a zemědělskou mechanizací je přejezdová konstrukce poškozená a deformovaná.

Železniční přejezd km 61,919 (P1821):

Stávající vnitřní i vnější konstrukce je tvořena železobetonovými přejezdovými panely. Komunikace je tvořena zpevněným zemním materiálem, jedná se o polní cestu. Vlivem zatížení zemědělskou mechanizací je přejezdová konstrukce poškozená a deformovaná.

Železniční přejezd km 62,479 (P1822):

Stávající vnitřní i vnější konstrukce je tvořena dřevěnými pražci. Komunikace je tvořena zpevněným zemním materiálem, jedná se o polní cestu. Vlivem zatížení od zemědělské mechanizace je přejezdová konstrukce poškozená a deformovaná, zároveň jsou pražce již vyhnílé.

Železniční spodek:

V místě opravovaného úseku se nachází místa s přebytečným materiálem, který netvoří ani odvodňovací příkop ani stezku, díky tomu není štěrkové lože v předepsaném profilu. Místy se nachází příkopy s nezpevněným dnem, které jsou zanesené a znečištěné. Některé příkopy jsou příliš hluboké, tím hrozí nebezpečí spadu štěrku z kolejového lože s nadvýšením.

A.2 - Oprava v km 63,945 - 64,478 úseku Štědrá – Toužim

Železniční svršek:

- Kolejnice – kolejnice tvr. S49, vloženy roku 1977 (nové). Kolejnice jsou zachovalé ve vyhovujícím technickém stavu.
- Pražce – dřevěné, rozdělení „c“ (38 pr./25,0 m), vložené v roce 1974 (nové), dřevěné pražce 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.

Železniční spodek:

V km 63,935 – 64,400 (dl. 465,0 m) vpravo se nachází nefunkční trativodní odvodnění. Jedná se o betonové trubky, které jsou znečištěné a zanesené zemním materiálem. Šachty jsou zbořené a zasypané. V km 63,935 – 64,400 (dl. 465,0 m) vlevo se nenachází žádné odvodnění, přestože se kolej nachází v zářezu. Příkopy jsou zasypany téměř po horní hranu štěrkového lože.

A.3 - Oprava v km 82,116 - 83,067 úseku Otročin - Bečov n. T.

Železniční svršek:

- Kolejnice – kolejnice tvr. T vloženy roku 1959 (nové). Vlivem stárší a provozu vykazují značně nevyhovující stav. Jsou opotřebovány bočním i svislým ojetím.
- Pražce – dřevěné, rozdělení „c“ (38 pr./25,0 m), vložené v roce 1968 (nové), dřevěné pražce 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.

Železniční spodek:

V km 82,220 – 82,400 (dl. 180,0 m) vlevo + v km 82,600 – 82,820 (dl. 220,0 m) vlevo se nenachází téměř žádná stezka a dochází k pádu šterku z kolejového lože. U propustky v km 82,100 – 82,133 (dl. 33,0 m) + 82,100 – 82,115 (dl. 15,0 m) vpravo není vyřešeno napojení parapetů na okolní terén, proto také dochází k pádu materiálu. V km 83,010 – 83,090 (dl. 80,0 m) vpravo se nachází skalní stěna porostlá dřevinami a náletovou vegetací. Dochází k pádu vegetace i kamenných úlomků.

D. Přípravné práce

Předpokládaná délka výluk:

Stavba - nepřetržitá výluka → 30N od 1.6. do 30. 6. 2020

Následné propracování → květen 2021 (2N)

Dopravní uzavírka přejezdu P km 61,720 (P1820) → 3 – 5 dní v době výluky.

Dopravní uzavírka přejezdu P km 61,919 (P1821) → 3 – 5 dní v době výluky.

Dopravní uzavírka přejezdu P km 62,479 (P1822) → 3 – 5 dní v době výluky.

Dopravní uzavírka přejezdu P km 64,462 (P1823) → 3 – 5 dní v době výluky

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:

Objednatel předá zhotoviteli zjednodušenou projektovou dokumentaci, která bude vyhotovena SŽG 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.

Související práce:

Současně s opravnou prací bude ve stejné výluce probíhat oprava kolejí a výhybek v ŽST Bečov nad Teplou. Veškerá mechanizace a materiál musí být dopravovány ze směru od Blatna u Jesenice.

S výlukou ST K. Vary bude provedena oprava propustků a mostů na trati Blatno u J. – Bečov n. T. Realizace bude provedena jako samostatný objekt. Před započítím 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 Martin Bílý, tel. 724 951 668. 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 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 SŽDC, s.o.
- zhotovitel nese odpovědnost za případnou škodu, která vznikne objednateli při nedodržení výše uvedených povinností
- zhotovitel si zajišťuje na vlastní náklady bezpečnostní hlídku, která je povinna řídit se předpisem 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, prostřednictvím jmenovaného ÚOZI investora, Ing. Roman Poustka, kontakt. údaje: tel. 972 524 657, 724 986 116, email: poustka@szdc.cz.
- zajištění prostorové polohy koleje v souladu s předpisem SŽDC S3 Železniční svršek, díl III – Bude provedeno zajištění prostorové polohy koleje včetně vyhotovení návrhu a osazení zajišťovacích značek (přesazení stávajících, přelepení nových štítků).
- v průběhu provádění geodetických činností bude postupováno dle stanovených metodických pokynů pro jednotlivé geodetické činnosti. V průběhu realizace stavby musí být chráněny měřické body ŽBP, v případě jejich možného ohrožení bude konzultováno se správcem ŽBP.

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 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 tyto 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.

G. Soupis vlastních stavebních prací

A.1 - Oprava v km 61,305 - 62,873 úseku Štědrá – Toužim

Přípravné práce

Před zahájením vlastních opravných prací budou vytyčeny inženýrské sítě.

Práce na železničním svršku

V traťové koleji bude provedena souvislá výměna pražců betonových SB8 užitých a v místech přejezdů dřevěné nové. Pražce budou vkládány s rozdělením „c“ (38 pr./25,0 m).

- km 61,305 - 61,717 = 412,0 m → 626 pr. SB8
- km 61,717 - 61,724 = dl. 7,0 m → 11 pr. dřevo (přejezd km 61,720)
- km 61,724 - 61,916 = 192,0 m → 292 pr. SB8
- km 61,916 - 61,923 = 7,0 m → 11 pr. dřevo (přejezd km 61,919)
- km 61,923 - 62,476 = 553,0 m → 840 pr. SB8
- km 62,476 - 62,483 = dl. 7,0 m → 11 pr. dřevo (přejezd km 62,479)
- km 62,483 - 62,873 = 390,0 m → 593 pr. SB8

Přepravu betonových pražců zajistí zhotovitel. Budou převezeny z Horního Žlebu (u Děčína) a složeny budou v dopravně Štědrá. Pražce budou dodány vystrojené a současně na nich budou vyměněny komplety ŽS4 + pryžové podložky (nové). Dřevěné pražce budou vystrojeny → podkladnice S4 kl (nové), vrtule R1, krouž. dvoj. pruž. (antikoro), PVC, pryžové podložky + komplety ŽS4 (antikoro).

Vyjmuté pražce budou převezeny na místo deponie (předpokládá se dopravná Štědrá) a bude provedena demontáž do jednotlivých součástí. Likvidaci dřevěných pražců i drobného kolejiva si zajistí objednatel.

V km 61,305 – 62,873 (dl. 1568,0 m) bude provedeno souvislé čištění šterkového lože strojní čističkou. Předpokládané množství odpadu ze strojního čištění je 45% zeminy z celkového objemu ŠL. Při nakládání s vyzískaným materiálem bude postupováno na základě 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 část výzisku podsítného zemního materiálu, bude odvezena na nejbližší skládku. A z části bude výzisk nasypán podél koleje vlevo v km 61,500 – 61,700, kde bude využit ke zřízení nebo rozšíření stezky. Stezky budou provedeny dle Předpisu SŽDC S4.

Do koleje bude doplněn nový šterk a bude provedena v celé délce opravné práce úprava výškové a směrové polohy koleje metodou přesnou dle vyhotovené projektové dokumentace. Kolejové lože bude upraveno do profilu. V oblouku s malým poloměrem bude provedeno nadvýšení šterkového lože z důvodu zřízení BK.

V km 61,308 – 61,608 (dl. 300,0 m) + v km 61,932 – 62,882 (dl. 950,0 m) budou vyřezány stávající kolejnicové styky a budou provedeny posuny kolejnic, tím budou připraveny pro zřízení bezstykové koleje. Rozdíl délek bude vyrovnán vložением potřebných kolejnicových vložek.

Po provedení prací na železničním svršku bude zřízena bezstyková kolej. Zhotovení svarů, zřízení bezstykové koleje.

- Všeobecně bude bezstyková kolej zřízena dle postupu prací určených Předpisem SŽDC S 3/2 Bezstyková kolej.
- Zhotovitel bezstykové 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 bezstykovou kolej. Upínací teplota navazující bezstykové koleje se upraví shodně s nově zřizovanou bezstykovou 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 Žlutice pan Luděk Hladký – tel. 724960830, 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.

Zajištění prostorové polohy koleje v souladu s předpisem SŽDC S3 Železniční svršek, díl III bude provedeno včetně vyhotovení návrhu a osazení zajišťovacích značek (přelepení nových štítků). Zajišťovací značky dodá objednatel.

Železniční přejezd km 61,720 (P1820):

Před zahájením stavebních prací bude z přejezdu vyjmuta stávající vnitřní konstrukce z železobetonových přejezdových panelů a z vnější strany budou vyjmuty dřevěné pražce. Nová konstrukce bude tvořena z nových železobetonových panelů v dl. 6,0 m s vnitřními a vnějšími prvky. Komunikace tvořena ze zpevněného zemního materiálu bude doplněna vyzískaným materiálem ze zemních prací či ŠL a bude zhutněna.

Železniční přejezd km 61,919 (P1821):

Před zahájením stavebních prací bude z přejezdu vyjmuta stávající konstrukce z železobetonových přejezdových panelů z vnitřní i vnější strany. Nová konstrukce bude tvořena z nových železobetonových panelů v dl. 6,0 m s vnitřními a vnějšími prvky. Komunikace tvořena ze zpevněného zemního materiálu bude doplněna vyzískaným materiálem ze zemních prací či ŠL a bude zhutněna.

Železniční přejezd km 62,479 (P1822):

Před zahájením stavebních prací bude z přejezdu vyjmuta stávající konstrukce z dřevěných pražců z vnitřní i vnější strany. Nová konstrukce bude tvořena z nových železobetonových panelů v dl. 6,0 m s vnitřními a vnějšími prvky. Komunikace tvořena ze zpevněného zemního materiálu bude doplněna vyzískaným materiálem ze zemních prací či ŠL a bude zhutněna.

Železniční spodek:

V km 61,500 – 61,700 (dl. 200,0 m) vlevo bude upraven stávající terén svahováním a bude provedeno rozšíření stezky zemním materiálem (podsítný výzisk ze SČ). V km 61,500 – 61,700 (dl. 200,0 m) vpravo bude terén odtěžen a bude provedena povrchová úprava, tím bude zajištěn plný profil kolejového lože. V následujících úsecích budou vyčištěny příkopy s nezpevněným dnem.

- km 61,730 - 61,910 = dl. 180,0 m - vpravo
- km 62,485 - 62,640 = dl. 155,0 m - vpravo
- km 62,642 - 62,951 = dl. 309,0 m - vpravo

- km 62,642 - 62,951 = dl. 309,0 m - vlevo

V km 61,925 – 62,370 (dl. 445,0 m) vpravo + v km 61,925 – 62,230 (dl. 305,0 m) vlevo bude zřízen trativod. Bude vyhloubena rýha s předepsaným minimálním sklonem 3‰, sklon bude v jednotlivých úsecích veden od vrcholové šachty oboustranně dle sklonu terénu a umístění propustků. Na vyspádaném dně vyhloubené rýhy bude zřízena úložná vrstva tl. 0,10 m ze štěrkodrtě fr. 0/32. Na připravenou vrstvu bude položeno drenážní potrubí DN 250 mm a osazeny trativodní šachty ve vzdálenosti cca 50,0 m. Rýha bude vyplněna štěrkem fr. 32/63 mm do výšky předepsaného krytí min. 0,8 m nad trubkou. Kamenivo bude postupně sypáno a hutněno po vrstvách. Ochranné opláštění výplně bude provedeno separační geotextilií. Vyústění v km 61,925 vlevo i vpravo bude provedeno napojením do stávající betonové trubky svodného potrubí přejezdu, které budou vyčištěny. Ostatní zakončení trativodu bude vyřešeno vyzdřením kamenného čela v km 62,210 a v km 62,212 (vlevo, vpravo), v km 62,230 (vlevo) a v km 62,370 (vpravo).

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

Dokončovací práce

Následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje metodou přesnou bude provedena v květnu roku 2021. Současně bude provedena demontáž a zpětná montáž železobetonových panelů přejezdových konstrukcí.

A.2 - Oprava v km 63,945 - 64,478 úseku Štědrá – Toužim

Přípravné práce

Před zahájením vlastních opravných prací budou vytyčeny inženýrské sítě.

Práce na železničním svršku - demontáž

V traťové koleji bude v km 63,945 – 64,478 (dl. 533,0 m) provedena přímo v ose koleje demontáž kolejového roštu na dřevěných pražcích.

Kolejový rošt bude rozebrán do jednotlivých součástí. Budou demontovány kolejnicové spojky a uvolněny a odmontovány komplety tvaru T5/T6. Budou odstraněny uvolněné kolejnice tv. S49 a ze ŠL budou vyjmuty dřevěné pražce. Pražce a drobný materiál bude odvezen v rámci stavby na místo deponie v místě stavby (předpokládá se zastávka Smilov). Kolejnice budou vyklopeny mimo kolejový rošt, ale ponechány podél místa stavby. Likvidaci dřevěných pražců i drobného kolejiva si zajistí objednatel.

V místě demontáže bude odstraněno štěrkové lože ve vrstvě o mocnosti 0,15 – 0,25 m pod ložnou plochou nově vložených pražců.

Práce na železničním svršku – montáž

Bude provedena úprava povrchu ve sklonu vpravo trati a zřízeno nové kolejové lože v množství 60% z celkového objemu. Tím bude vytvořena podkladní vrstva nového štěrkového lože připravená pro montáž nového kolejového roštu.

Na urovnané a připravené vrstvě kolejového lože bude v km 63,945 – 64,478 (dl. 533,0 m) provedena montáž kolejového roštu.

- km 63,945 - 64,101 = dl. 156,0 m → 237 pr. (rozš. = 10,0 mm) - SB5
- km 64,101 - 64,280 = dl. 179,0 m → 272 pr. - SB6
- km 64,280 - 64,414 = dl. 134,0 m → 204 pr. (rozš. = 10,0 mm) - SB5
- km 64,416 - 64,459 = dl. 45,0 m → 69 pr. - SB6
- km 64,459 - 64,466 = dl. 7,0 m → 10 pr. - dřevo (přejezd km 64,462)
- km 64,466 - 64,478 = dl. 12,0 m → 18 pr. - SB6

Betonové pražce budou dodány vystrojené a současně na nich budou vyměněny komplety ŽS4 (nové), komplety T5/T6 (užité s novými šrouby T5 a dvoj. pruž. kroužky) a pryžové podložky (nové). Dřevěné pražce budou vystrojeny → podkladnice S4 dvojité (stávající), vrtule R1, krouž. dvoj. pruž. (antikoro), PVC, pryžové podložky (nové) + komplety ŽS4 (antikoro).

Pražce budou vkládané s rozdělením „c“ (38 pr./25,0 m). V km 64,224 - 64,296 (dl. 72,0 m x 2) bude provedena souvislá výměna kolejnic. Ostatní kolejnice budou vloženy zpět stávající. Budou vyřezány staré kolejnicové styky a budou provedeny posuny kolejnic, tím budou připraveny pro zřízení bezстыkové koleje. Rozdíl délek bude vyrovnán vložením potřebných kolejnicových vložek.

Po montáži kolejového roštu bude provedeno doplnění štěrku v množství 40% z celkového objemu štěrku. Bude provedena v celé délce opravné práce úprava výškové a směrové polohy koleje metodou přesnou dle vyhotovené projektové dokumentace. Kolejové lože bude upraveno do profilu. V oblouku s malým poloměrem bude provedeno nadvýšení štěrku v 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 nejmeně 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 nejmeně 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 Žlutice pan Luděk Hladký – tel. 724960830, 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.
- V oblouku budou dle Předpisu S3/2 Bezстыková kole osazeny pražcové kotvy (Tab. 1).

Tab. 1 - Osazení pražcových kotev

ZO/ZÚ	KO	poloměr oblouku	délka oblouku	délka př. 1	délka př. 2	počet pražců oblouk	počet kotev oblouk	1/0,20 =5,00 (každý)	1/0,24 =4,17 (každý 2)	1/0,26 =3,84 (každý 3)	Kotvy celkem
63,945	62,062	200	117	0	39	178	178	8	3	2	191
64,315	64,383	200	68	35	31	104	104	16	6	4	130
CELKEM											321

- 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.

Zajištění prostorové polohy koleje v souladu s předpisem SŽDC S3 Železniční svršek, díl III bude provedeno včetně vyhotovení návrhu a osazení zajišťovacích značek (přesazení stávajících, přelepení nových štítků). Zajišťovací značky dodá objednatel.

Železniční přejezd km 64,462 (P1823):

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

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

Bude provedena demontáž ochranné žlábkové kolejnice v dl. 4,9 m x 2, montáž nové ochranné žlábkové kolejnice bude provedena v dl. 5,0 x 2 m.

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

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

Železniční spodek:

V km 63,945 – 64,400 (dl. 455,0 m) vpravo bude provedena demontáž stávajícího betonového svodného odvodnění. Po odkrytí zeminy budou vyjmuty betonové trubky. V km 63,945 – 64,400 (dl. 455,0 m) vpravo bude zřízen trativod. Bude vyhloubena rýha s předepsaným minimálním sklonem 3‰, sklon bude veden dle sklonu terénu směrem na dopravnu Štědrá (proti směru staničení). Na vypádovaném dně vyhloubené rýhy bude zřízena úložná vrstva tl. 0,10 m ze štěrkodrtě fr. 0/32. Na připravenou vrstvu bude položeno drenážní potrubí DN 250 mm a osazeny trativodní šachty ve vzdálenosti cca 50,0 m. Rýha bude vyplněna štěrskem fr. 32/63 mm do výšky předepsaného krytí min. 0,8 m nad trůbkou. Kamenivo bude postupně sypáno a hutněno po vrstvách. Ochranné opláštění výplně bude provedeno separační geotextílií. Vyústění v km 63,945 a v km 64,400 bude vyřešeno vyzdřením kamenného čela. V km 64,400 bude vybourána stávající odvodňovací jímka. Bude postavena nová z lomového kamene a betonu. Jímka bude napojena na kamenné čelo trativodu.

V km 63,945 – 64,400 (dl. 455,0 m) vlevo bude zřízena drenáž. Bude vyhloubena rýha s předepsaným minimálním sklonem 3‰, sklon bude veden dle sklonu terénu směrem na dopravnu Štědrá (proti směru staničení). Na vypádovaném dně vyhloubené rýhy bude zřízena úložná vrstva tl. 0,10 m ze štěrkodrtě fr. 0/32. Na připravenou vrstvu budou položeny celoperforované plastové ohebné trubky DN 100 mm („husí krk“). Rýha bude vyplněna štěrskem fr. 32/63 mm do výšky předepsaného krytí min. 0,8 m nad trůbkou. Kamenivo bude postupně sypáno a hutněno po vrstvách. Ochranné opláštění výplně bude provedeno separační geotextílií. Vyústění v km 63,945 a v km 64,400 bude vyřešeno vyzdřením kamenného čela.

V následujících úsecích budou vyčištěny příkopy s nezpevněným dnem.

- km 64,400 – 64,459 = dl. 59,0 m – vpravo
- km 64,400 – 64,459 = dl. 59,0 m – vlevo
- km 63,935 – 63,945 = dl. 10,0 m – vpravo
- km 63,935 – 63,945 = dl. 10,0 m – vlevo

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

Následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje metodou přesnou bude provedena v květnu roku 2021.

A.3 - Oprava v km 82,116 - 83,067 úseku Otročin - Bečov n. T.

Práce na železničním svršku - demontáž

V traťové koleji bude v km 82,116 – 83,067 (dl. 951,0 m) provedena přímo v ose koleje demontáž kolejového roštu na dřevěných pražcích.

Kolejový rošt bude rozebrán do jednotlivých součástí. Budou demontovány kolejnicové spojky a uvolněny a odmontovány komplety tvaru T5/T6. Budou odstraněny uvolněné kolejnice tv. T a ze ŠL budou vyjmuty dřevěné pražce. Pražce, kolejnice a drobný materiál bude odvezen v rámci stavby na místo deponie v místě stavby. Likvidaci dřevěných pražců, kolejnic i drobného kolejiva si zajistí objednatel.

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 kolejového lože bude v km 82,112 – 83,067 (dl. 951,0 m) provedena montáž kolejového roštu.

- km 82,134 – 83,067 = dl. 933,0 m → 1418 pr. - SB5

Betonové pražce budou dodány vystrojené a současně na nich budou vyměněny komplety T5/T6 (užité s novými šrouby T5 a dvoj. pruž. kroužky) a pryžové podložky (nové). V obloucích musí být na pražcích provedeno rozšíření 10,0 mm (R=200,0 m). V km 82,116 – 82,134 (dl. 18,0 m) bude provedena jednotlivá výměna pražců SB5 užitých. Veškeré vložené pražce budou vkládané s rozdělením „c“ (38 pr./25,0 m). V km 83,067 – 83,084 (dl. 17,0 m x 2) bude provedena jednotlivá výměna kolejnic na stávajícím upevnění. Kolejnice vkládané při montáži kolejového roštu budou použity tvr. S49 užité v dl. 25,0 m a budou spojeny kolejnicovými styky. Pouze v km 82,634 – 82,759 (dl. 125,0 m) budou vyřezány staré kolejnicové styky a budou provedeny posuny kolejnic, tím budou připraveny pro svaření. Rozdíl délek bude vyrovnán vložením potřebných kolejnicových vložek.

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

V km 82,116 – 83,067 (dl. 951,0 m) bude provedeno souvislé čištění štěrkového lože strojní čističkou. Předpokládané množství odpadu ze strojního čištění je 45% zeminy z celkového objemu ŠL. Při nakládání s vyzískaným materiálem bude postupováno na základě

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 část výzisku podsítného zemního materiálu, bude odvezena na nejbližší skládku. A z části bude výzisk nasypán podél koleje vlevo, kde bude využit ke zřízení nebo rozšíření stezky. Stezky budou provedeny dle Předpisu SŽDC S4.

Do koleje bude doplněn nový štěrk a bude provedena v celé délce opravné práce úprava výškové a směrové polohy koleje metodou přesnou dle vyhotovené projektové dokumentace. Kolejové lože bude upraveno do profilu.

Zajištění prostorové polohy koleje v souladu s předpisem SŽDC S3 Železniční svršek, díl III bude provedeno včetně vyhotovení návrhu a osazení zajišťovacích značek (přelepení nových štítků). Zajišťovací značky zajistí objednatel. Požadavkem SŽG bylo sjednocení geodetických prací na opravné práci z roku 2019, na opravné práci z roku 2020 a prací provedených v rámci OP „Úprava GPK v obvodu ST K. Vary“. Proto zhotovitel zajistí geodetické práce přípravné i v průběhu stavby v celém úseku v km 80,499 – 84,339.

Železniční spodek:

V km 82,220 – 82,400 (dl. 180,0 m) + v km 82,600 – 82,820 (dl. 220,0 m) vlevo bude upraven stávající terén svahováním a bude provedeno rozšíření stezky zemním materiálem (podsítný výzisk ze SČ).

V km 83,010 – 83,090 (dl. 80,0 m) vpravo bude očištěna skalní stěna od náletové vegetace a rostlinného porostu. Zároveň budou odlámány a odstraněny uvolněné kamenné segmenty. Práce budou provedeny před započítáním prací na železničním svršku, aby nedošlo k následnému znečištění kolejového lože. Dřeviny a náletová vegetace bude spálena, zemní či kamenný odpad bude odvezen a zabudován do terénu na předem určeném místě.

V km 82,100 – 82,133 (dl. 33,0 m) vlevo + v km 82,100 – 82,115 (dl. 15,0 m) vpravo bude rozšířen parapet mostu zřízením pražcové rovnaniny.

Bude odtěžen zemní materiál a upraven (srovnán) podklad. Bude zřízena základová podkladní vrstva ze zhuštěného kameniva fr. 0/32. Na připravené ploše bude zřízena pražcová rovnanina plnostěnná z vyzískaných starých pražců (varianta B). Veškeré práce budou provedeny dle Vzorového listu železničního spodku.

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**. Při následném podbití se jedná o **bod č. 16 a, b, d**.

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, 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 přejezdů

Termín plnění:

červen 2020 – 30. června 2021

V Karlových Varech 30. března 2020



Miloš Vyhnálek
přednosta ST Karlovy Vary

