



Operační program  
Doprava



Evropská unie  
Investice do vaší budoucnosti  
Evropský fond pro regionální rozvoj  
Fond soudržnosti

01	Aktualizace 2 termínu výstavby	04.02.2016	Ing. M.Halama	
Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	Kontaktní adresa:
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1	Správa železniční dopravní cesty, s. o. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Železničářská 1386/31 400 31 Ústí nad Labem

METROPROJEKT Praha a.s. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	 <b>METROPROJEKT</b>	Souprava číslo:
---	---	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Roman Dušek		<b>Odstranění propadu rychlosti na trati Karlovy Vary dolní n. - Mariánské Lázně</b>
Tel.: +420 296 154 349		
Stupeň: Projekt		

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	<b>F.1.4</b>
S 51	<b>Zásady Organizace výstavby</b>	
Tel.: +420 296 154 202		
Vedoucí útvaru:	Podpis:	
Ing. Jaroslav Kácovský		

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:					
Ing. Miroslav Halama		<b>Harmonogram výstavby</b>	<b>01</b>					
Vypracoval:	Podpis:		Číslo. příl.:					
Ing. Miroslav Halama			<b>301</b>					
Skart. znak: V20/2036	Datum: 02/2016	IČD:	14	6508	610	00	00	00
Počet formátů: 22xA4	Měřítko: -							

## Obsah:

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....</b>	<b>2</b>
1.1 Identifikace stavby .....	2
1.2 Identifikace investora a projektanta .....	2
1.3 Charakteristika stavby Odstranění propadu rychlosti .....	3
1.3.1 Obecně charakter prací a názvosloví .....	3
1.3.2 Specifika stavby .....	3
1.3.3 Hlavní náplň úprav .....	3
<b>2. PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY .....</b>	<b>4</b>
2.1 Dělení stavby na úseky.....	4
2.2 Blokova schémata trati.....	5
2.2.1 Členění trati .....	5
2.2.2 Stavební činnost .....	6
2.3 Základní údaje a podmínky výstavby .....	7
2.4 Zásady stavební technologie .....	8
2.4.1 Koncepce stavební části .....	8
2.4.2 Stavební postupy podrobněji vč.alternativ .....	9
2.4.3 Souběh výlukových prací .....	12
2.5 Zásady dopravní technologie.....	13
2.5.1 Koncepce dopravy .....	13
2.5.2 Náhradní autobusová doprava (NAD) .....	14
<b>3. ŘÁDKOVÝ HARMONOGRAM VÝSTAVBY .....</b>	<b>15</b>
<b>4. ZÁZNAMY Z PORAD, OSTATNÍ DOKLADY .....</b>	<b>16</b>
4.1 Koordinační jednání, 6.1.2016.....	16
4.2 Nové zadání, 11.1.2016 .....	17
4.3 Projednání výluk s dopravcem, 25.1.2016.....	18
4.4 Sdělení o info pro kraj, 26.1.2016.....	20
4.5 Požadavek GŘ O15, 26.1.2016.....	20
4.6 Souhlas dopravce se změnou, 26.1.2016 .....	20

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.1 Identifikace stavby

Název akce:	Odstranění propadu rychlosti na trati Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby (P)
Dotčená trať:	Regionální, dle JŘ č. 149, dle TÚ č. 0241, dle GVD č. 536
Umístění stavby:	Kraj: Karlovarský Okresy: Karlovy Vary, Sokolov, Cheb Obce: Karlovy Vary, Teplička; Bečov n. T., Otročín, Locket, Ostrov, Horní Slavkov, Nová Ves, Teplá, Ovesné Kladruby, Zádub - Závěšín, Vlkovice, Mariánské Lázně
Katastrální území:	Karlovy Vary, Tuhnice, Doubí u K. Var, Údolí u Lokte, Cihelny, Kfely u H. Slavkova, Teplička, Ležnička, Krásný Jez, Milešov, Vodná u Bečova n. Teplou, Bečov n. Teplou, Louka u M. Lázní, Tisová u Otročina, Bohuslav u Poutnova, Poutnov, Popovice u Poutnova, Babice u Poutnova, Hoštět, Teplá, Jankovice, Klášter Teplá, Teplá, Mrázov, Ovesné Kladruby, Milhostov u M. Lázní, Vlkovice u M. Lázní, Martinov u M. Lázní, Chotěnov u M. Lázní, Stanoviště u M. Lázní, Úšovice, Mariánské Lázně
Krajní a nácestné dopravní a stanice:	žst. Karlovy Vary dolní nádraží, dopravna D3 Karlovy Vary – Březová dopravna D3 Teplička u Karlových Varů dopravna D3 Krásný Jez žst. Bečov nad Teplou dopravna D3 Poutnov dopravna D3 Teplá dopravna D3 Ovesné Kladruby dopravna D3 Vlkovice žst. Mariánské Lázně
Mezilehlé zastávky:	Doubí u Karlových Varů, Cihelny, Kfely, Krásný Jez – zastávka, Vodná Louka u Mariánských Lázní, Hoštět, Mrázov, Milhostov u Mariánských Lázní, Mariánské Lázně město
Přípojná trať:	Regionální, dle JŘ č. 161, dle TÚ č. 0521, dle GVD č. 522 Zájmové dopravní dopravna D3 Otročín dopravna D3 Toužim

### 1.2 Identifikace investora a projektanta

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
Generální projektant:	METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 1786/2, Praha 2
Část dokumentace:	ZOV, Harmonogram výstavby (Časový průběh stavby) vč. Řádkového harmonogramu
Odpovědný projektant:	Ing. Miroslav Halama (AI pro dopravní stavby č. 0007969) tel. 296 154 225, e-mail halama@metroprojekt.cz
Vypracoval:	Ing. Miroslav Halama

## 1.3 Charakteristika stavby Odstranění propadu rychlosti ...

### 1.3.1 Obecně charakter prací a názvosloví

Jedná se o Liniovou stavbu, kde se stavební činnost týká částečné sanace žel.spodku, rekonstrukce železničního svršku vybraných stanic a traťových úseků včetně výstroje a značení trati, dále mostních objektů (mostů a propustků), objektů opěrných a zárubních zdí, přejezdů a pokládky nezbytných součástí zařízení a kabelových vedení TZZ v souvislosti s novým nebo zachováním stávajícího vybavení zabezpečených železničních přejezdů. Charakterem nejde o práce zanedbané údržby, ale o sanační a rekonstrukční práce, které znamenají kvalitativní zhodnocení tratě, stanic a umělých objektů spolu se zvýšením komfortu a bezpečnosti cestujících na železnici i silnici.

I přes pravidelnou a řádnou údržbu železniční infrastruktury nesplňuje stávající stav tratě požadavky pro zavedení vyšší rychlosti, případně je stav některých prvků železniční infrastruktury na hranici životnosti materiálů, čímž dochází k propadu rychlosti. Z těchto důvodů je nutné provést, ve vymezených úsecích tratě, úpravy stávající železniční infrastruktury, které tento nepříznivý stav odstraní.

Pokud se v některých místech názvosloví a pojmenování prací objeví popis „oprava“ nebo „vedení do normového stavu, znamená to pouze popis tzv. jednodušších prací a ne formulaci pro údržbové a opravné práce. Akce je převážně investičním počinem a proto jsou na místě výrazy prací typu optimalizace či modernizace. Neinvestičními jsou v souboru staveb pouze rekonstrukce žel.svršku a výstroje trati v železničních stanicích.

### 1.3.2 Specifika stavby

Hlavním specifikem stavby je nejen délka trati (přes 53 km), ale zejména skutečnost, že trať je v celé své délce (až na krátký úsek cca 5 km souběhu s tratí č.161 z Bečova nad Teplou do Rakovníka) jednokolejná. Jakékoliv zásahy do traťové koleje a zařízení sloužícího k řízení provozu vyvolají podstatné omezení nebo úplné zastavení železničního provozu.

Velmi podstatným charakterem stavby je její vedení oblastmi se zvýšenou ochranou životního prostředí (viz samostatná část dokumentace stavby – B.10).

Specifikem stavby, vyplývajícím z jejího typu (Odstranění propadů rychlosti ...) je, že stavbou nejsou zabírány nové pozemky a dočasné zábory neдрážních pozemků jsou v podstatě minimální.

Jako poslední specifikum je nutné označit provádění stavby cca v měsíčním časovém výlukovém a stavebním souběhu obou dopravních ramen trati, kde dělicí stanicí je Bečov nad Teplou. Jedno dopravní rameno tvoří 1.část trati M.Lázně-Bečov, druhou je pak 2.část Bečov-K.Vary.

### 1.3.3 Hlavní náplň úprav

Charakteristickou náplní je (pro zvýšení rychlosti ve vybraných traťových úsecích) souvislá výměna dožitého nebo dožívajícího železničního svršku. Ve vybraných stanicích (cca 2,1 km kolejí) jde obdobně jako v trati (cca 27 km kolejí) o výměnu žel.svršku v dopravních kolejích bez zásahu do kolejových rozvětvení (bez výměny výhybek, pouze jejich drobná směrová a výšková úprava). Nástupiště v zastávkách a stanicích, kde bude v přilehlých kolejích provedena výměna žel.svršku, budou rozebrána v nejnutnějším rozsahu a pak zpět obnovena včetně výměny dožitých příp. zničených prvků a urovnání do potřebné (původní) směrové a výškové polohy.

Výjimečně bude proveden zásah do železničního spodku, kde bude v krátkých úsecích provedena jeho sanace (necelých 1,4 km ve stavebním úseku č.01 mezi M.Láznemi a Vlkovicemi). Součástí objektové skladby jsou i objekty opěrných a zárubních zdí (4ks). Realizace těchto stavebních objektů je pro zachování bezpečnosti provozu nutná a bylo by nutné je do stavebních prací zařadit i bez akce Odstranění propadů rychlosti.

Vybrané Mostní objekty (19 ks mostů a 53 ks propustků) budou v drtivé většině podrobeny sanacím. V místech se souvislou výměnou železničního svršku je k sanaci mostních objektů zahrnuto nepoměrně více objektů než v úsecích, kde souvislá výměna neprobíhá.

Rekonstrukce železničních přejezdů (25 ks) jsou navrženy pouze v úsecích souvislé výměny žel.svršku. V některých částech traťových úseků bude provedena (v souvislosti s úpravami TZZ) úprava kabelových vedení a souvisejících zařízení pro funkčnost dnes zabezpečených žel.přejezdů.

## 2. PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY

### 2.1 Dělení stavby na úseky

Název stavby je ve směru K.Vary dolní n.– M.Lázně. Pro členění a popis stavby je však zvoleno prohození směrů tak, aby popis stavebních zásahů byl ve směru staničení. Tomu odpovídá i případný popis vlevo/vpravo trati. Veškerá staničení mostních objektů a přejezdů jsou udávána v evidenčních kilometrech dle mostních a přejezdových listů.

Dělení předmětné trati č. 149 (dle JŘ) na Stavební úseky, Traťové a Definiční úseky je patrné z přiloženého Blokového schéma trati – Členění trati. Zde jsou naznačeny i návaznosti přípojných nebo souvisejících tratí.

Pro potřeby správného umístění jednotlivých (zejména stavebních) objektů je traťový úsek rozdělen na Stavební úseky, které tvoří samostatně vlastní traťové části a samostatně jednotlivé dopravní (D3 nebo žst.). Staničení těchto úseků odpovídá polohám prvních a posledních výhybek ve stávajícím stavu. Zvláštností jsou v tomto členění dopravní Vlkovice a Teplička, kde se jedná pouze o jedinou výhybku pro odbočení kusé manipulační koleje. Tyto výhybky nejsou místem dvou navazujících traťových úseků, zde je hranice určena výpravní budovou s DK.

Stavebních úseků je 14 s tím, že úsek žst. Bečov nad Teplou není do číslování zahrnut (pouze je, z pohledu případné pokládky kabelových tras, číselně prezentován formou oboustranně prodloužených sousedních traťových úseků). Stanice žst. Bečov nad Teplou je pro stavební práce investorem uvažována v jiné stavbě, která (podle vyjádření zástupce SŽDC, s. o.) bude probíhat mimo stavbu Odstranění propadů ...

Traťový úsek je v celé stavbě pouze jediný – 0241.

Definiční úseky jsou uváděny pro potřeby správce OŘ, zejména z důvodů umístění mostních objektů, kde se tato označení umístění používají i v mostních listech.

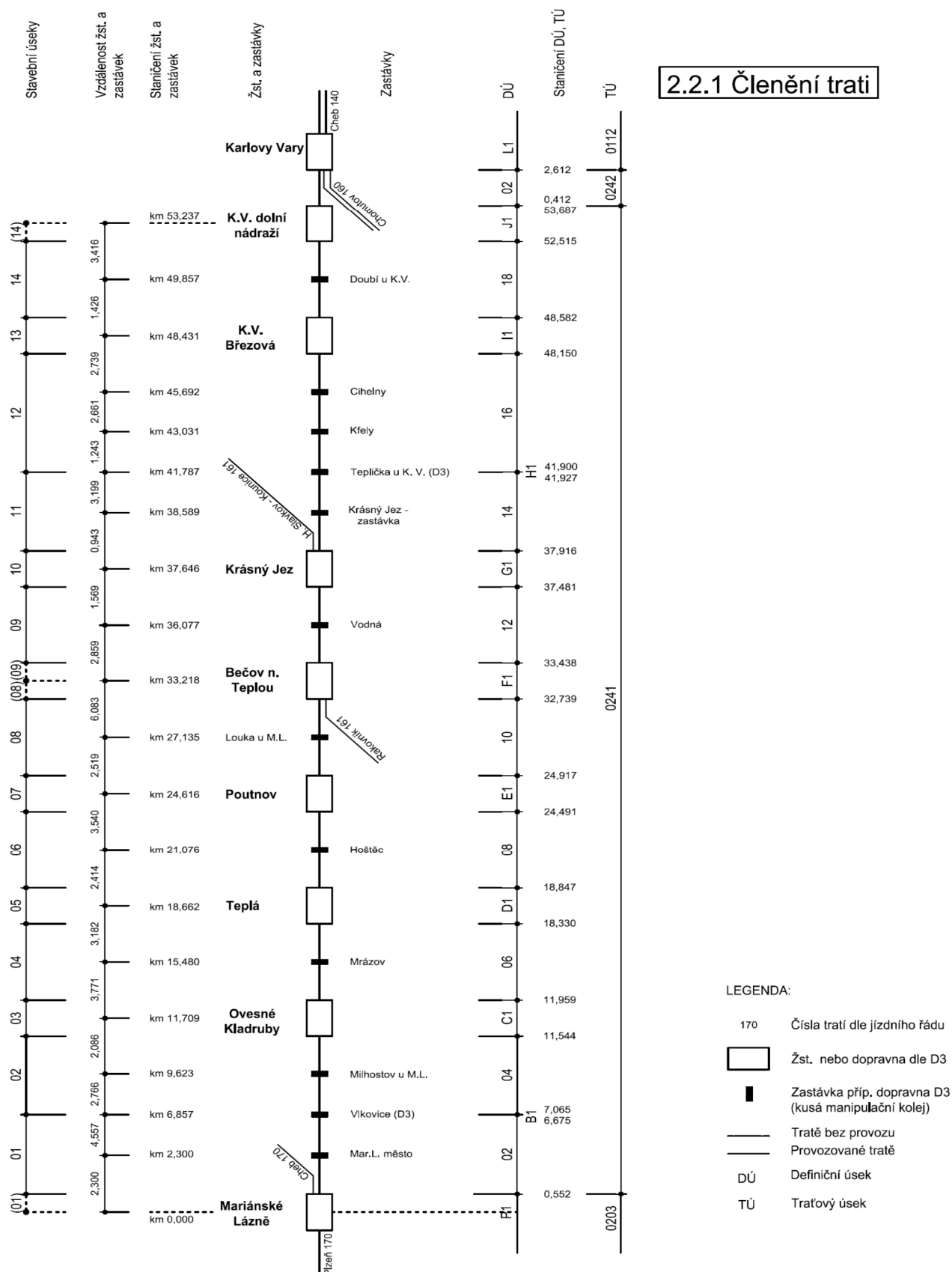
Začátek stavby je jako tzv. prodloužený stavební úsek č.01, situován do km 0,000 (km 424,657 trati č.170) žst. M.Lázně. Vlastní stavební úpravy železničního svršku začínají ve stávajícím km 0,736; prvním bodovým SO je objekt přejezdu P348 v km 1,023, prvním mostním objektem je objekt propustku v km 1,210. Konec stavby pak, podobně jako její začátek, končí v prodlouženém stavebním úseku č.14 v žst. K.Vary dolní n. ve stávajícím km 53,273. Stavební úpravy železničního svršku končí ve stávajícím km 49,608, posledním mostním objektem je propustek v km 50,331.

Stavba je rozdělena do dvou, termínově téměř samostatných, částí. Dělicím místem je žst. Bečov nad Teplou. První část stavby končí úpravami železničního svršku před první výhybkou v km 32,727, posledním objektem je propustek v km 32,640. Druhá část stavby navazuje úpravami železničního svršku za poslední výhybkou v km 33,438, prvním bodovým objektem je železniční přejezd P375 v km 33,445 a prvním mostním objektem je propustek v km 33,567, který je přestavován na most.

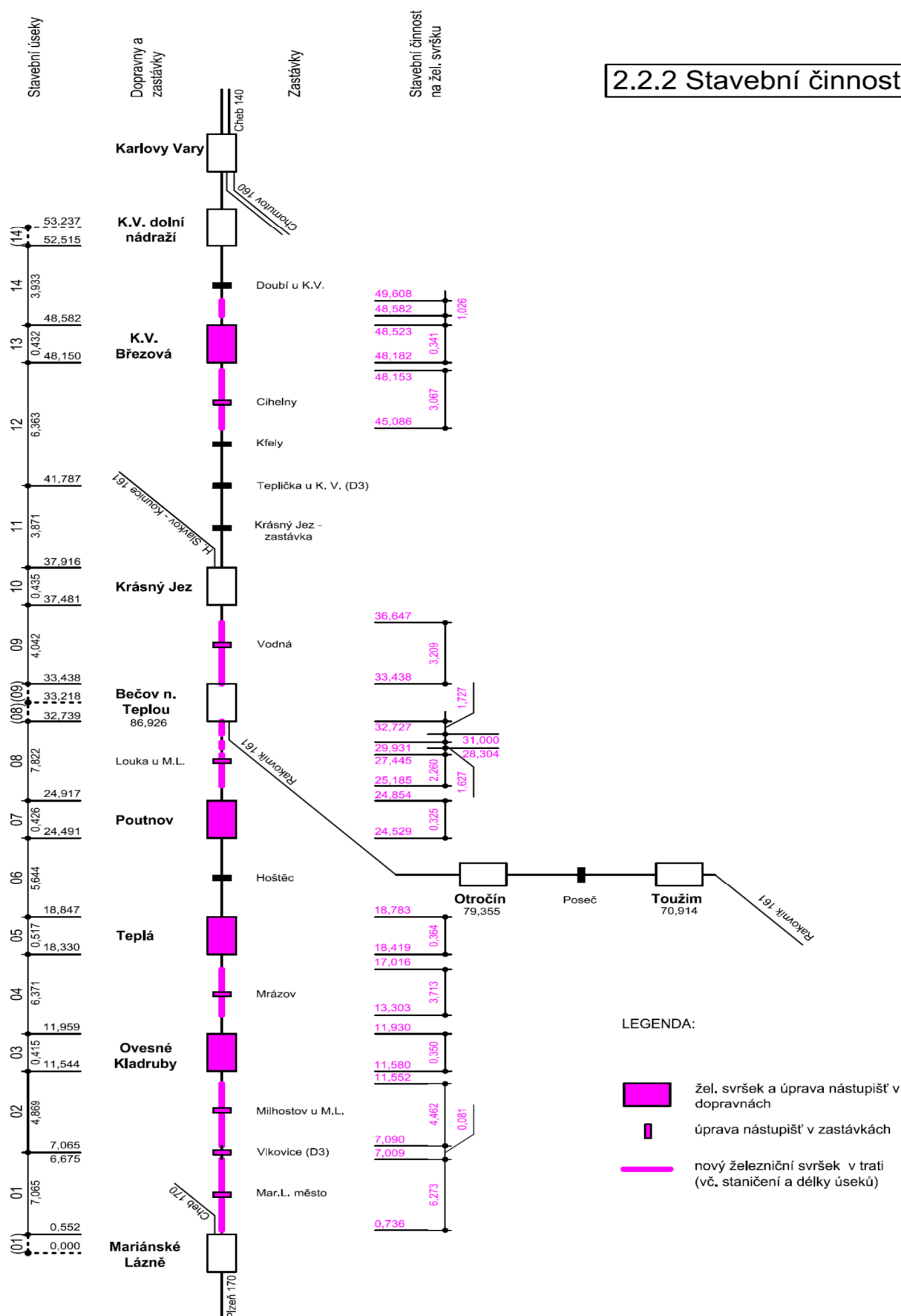
Předchozí zmínky o dvou termínově téměř samostatných částech stavby a cca měsíčním stavebním a výlukovém souběhu obou částí je v textu zmíněna dále, v samostatné podkapitole. Stejně tak je souběh částí staveb graficky naznačen v Řádkovém harmonogramu (kapitola 3), projednání souběhu investorem je pak součástí kapitoly 4 Záznamy z porad, ostatní doklady.

## 2.2 Bloková schémata trati

### 2.2.1 Členění trati



## 2.2.2 Stavební činnost





## 2.3 Základní údaje a podmínky výstavby

- „Odstranění propadu rychlosti na trati Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně“, je stavbou na regionální trati, svým charakterem stavbou převážně investiční, nemá zahrnuty práce opravné a údržbové (pro zachování provozu), které si zajišťuje OŘ v rámci své vlastní činnosti. Jejím účelem je, v souvislosti s odstraněním propadů rychlosti (stabilizování jízdních dob), zvýšení komfortu a bezpečnosti jízdy včetně snížení provozních nákladů předmětného dopravního spojení.
- Výlukově a stavebně je řešený úsek rozdělen na dvě části – M.Lázně-Bečov n.T. a Bečov n.T.-K.Vary dolní n.. Jedná se o souvislá dopravní ramena, kde i NAD dává dopravní smysl.
- Výhoda využití žst. Bečov nad Teplou jako místa s ukončením (resp. začátkem) výlukového ramene spočívá v poměrně rozsáhlém kolejišti, kde v kolejišti zůstane zachován nejen prostor pro přestup na křižující trať č.161 a přestup na provozovanou část tratě č.149, ale i místo pro umístění kolejových stavebních mechanismů. Další podstatnou výhodou je, že stanice Bečov bude rekonstruována v jiné stavbě a během této řešené stavby zůstane stavebně nedotčena. Nevýhodou je, že vhodné pozemky pro plochy zařízení staveniště nejsou drážní.
- Termín zahájení výstavby je podstatou této Aktualizace s pořadovým číslem 2, které si na začátku roku 2016 vyžádal investor. Zatímco předchozí (rovněž ze začátku roku) Aktualizace 1 posouvala stavební práce do poloviny prosince, končí Aktualizace 2 práce v polovině listopadu, ale za cenu souběhu stavebních prací obou částí stavby.
- 1.část stavby (M.Lázně-Bečov) začíná přípravnými pracemi od poloviny 06/2016, s začátkem výlukové činnosti **11.07.2016**. Ukončení výlukových prací je **02.10.2016**, dokončovací práce na konci října 2016. Výlukové práce trvají **12 týdnů**, včetně prací přípravných a dokončovacích je to 20 týdnů.
- 2.část stavby (Bečov-K.Vary) začíná přípravnými pracemi v druhém týdnu 08/2016, s začátkem výlukové činnosti **05.09.2016**. Ukončení výlukových prací je **13.11.2016**, dokončovací práce v polovině prosince 2016. Výlukové práce trvají **10 týdnů**, včetně prací přípravných a dokončovacích je to 18 týdnů.
- Důvodem takového „osazení“ termínů je požadavek investora zajistit čas na výběrové řízení na dodavatele a realizovat stavbu ještě během r.2016 s termínem dokončení hlavních výlukových prací do poloviny 11/2016. Ohledně zkušebního provozu je nutné počítat s tím, že se protáhne přes období zimních měsíců až do r.2017.
- Celkově je stavba rozložena do 26 týdnů vč. přípravných a dokončovacích prací. Výlukově se obě části dostávají do souběhu během 4 týdnů v 09/2016; při započtení přípravných a dokončovacích prací je souběh v délce 12 týdnů.
- Souběh staveb obou částí přináší některé nevýhody jako je větší náročnost na kapacity zhotovitelů i dozor stavby právě z důvodů její rozsáhlosti a větší kumulace prací. Z dopravního hlediska přináší souběh výluk využití žst.Bečov n.T. osobní dopravou pouze na provoz křižující trati č.161. Úsek trati 161 provozovaný pouze do Horního Slavkova-Kounice (dříve součást trati č.144 do Lokte) by byl vyloučen spolu s hlavní tratí. NAD by byla provozována v celém úseku od M.Lázní po K.Vary s tím, že by bylo na dopravci, zda provoz oddělí dle jednotlivých ramen nebo zavede NAD jako průjezdnou. Kolejová obsluha provozu Lesní společnosti Bečov by byla možná pouze směrem na Rakovník po trati č.161. Stejně by byla možná kolejová obsluha obou částí stavby pouze po trati č.161.
- Dle stávajícího GVD se provoz v období letních prázdnin a mimo ně nijak zvlášť neliší, nic méně 1.část svými výlukami zasáhne do celého období dovolenkového provozu v turisticky přitažlivé části republiky dvou významných lázeňských měst.
- Projektantem doporučovaná Reálná varianta výstavby – tedy rozdělení realizace obou částí na období před a po letních prázdninách (tedy bez narušení dovolenkového provozu) nebyla zadavatelem přijata a do „hry“ byla „vpuštěna“ varianta výstavby v částečném souběhu výluk. Ani u této varianty však projektant není jejím příznivcem.



## 2.4 Zásady stavební technologie

### 2.4.1 Koncepce stavební části

- Řešená trať je rozdělena na stavební úseky (úsek traťový nebo žst.), celkem je jich pro celou stavbu definováno 14 (viz Blokové schéma trati, kap. 2.2).
- První a čtrnáctý traťový úsek jsou stavebně ukončeny před krajními (koncovými) stanicemi Mariánské Lázně (do vlastní stanice je prodloužený stavební úsek č.01) a Karlovy Vary (do stanice prodloužená stavební úsek č.14).
- Úsek žst. Bečov nad Teplou nemá své vlastní číslo, neboť zde neprobíhají žádné stavební práce v kolejišti. Pouze pro případné kabelové úpravy jsou zde (podobně jako u krajních/koncových stanic úseku) z obou stran prodlouženy stavební úseky 08 (od Poutnova) a 09 (od Krásného Jezu).
- Každý „aktivní“ (má v sobě zařazen minimálně jeden mostní objekt) stavební úsek v sobě zahrnuje stavebně i časově dvě „okrajové“ a tři základní etapy, které jsou souborem jednotlivých dílčích prací (viz níže odrážka Specifika stavební technologie). Podrobnější popis stavebních prací obsahuje další podkapitola zásad stavební technologie (2.4.2 Stavební postupy podrobněji vč.možných alternativ).
- Základní přípravné, stavební a dokončující etapy jsou:
  - 0.etapa** přípravné práce (nultý stavební postup)
  - 1.etapa** stavební práce dle bodů č.1. až 3 (viz odrážky níže)
  - 2.etapa** stavební práce dle bodů č.4 a 5
  - 3.etapa** stavební práce dle bodů č.6. až 9
  - 4.etapa** dokončující práce
- Stavebním pracím v hlavní („nickolejné“ dlouhodobé) výluce předchází tzv. Nultý stavební postup.
- Nultý stavební postup zahrnuje nejen klasické přípravné práce (zřízení ploch zařízení staveniště, úpravy přístupových cest příp. staveništních komunikací, zabezpečení skládek, deponií či mezideponií materiálu, přípravu prostoru pro montáž kolejových polí, uvolnění staveniště – dodatečné výřezy roští a kácení stromů, příp. demolice či odhumusování a vytýčení inženýrských sítí jejich správci), ale i některé stavební práce jako provedení přeložek a úprav inženýrských sítí. V období přípravných prací v sobě zahrnuje i předzásobení materiálem (např. kolejnice, šterk apod.).
- Dokončující práce spočívají zejména v uvedení staveniště a přístupových komunikací do původního stavu (vyklizení a úpravy). Součástí prací je odstranění vad a nedodělků a ověření součástí stavby ve zkušebním provozu.
- Specifikou stavební technologie není klasický postup všech stavebních úprav po jednotlivých úsecích, ale v každém ze dvou ramen (M.Lázně-Bečov n. T. a Bečov n.T.- K.Vary dolní n.) jsou dílčí stavební úpravy prováděny náraz v celém úseku. Koncepčním základem stavebně technologických postupů jsou tyto dílčí práce:
  1. v úsecích, kde je navržena výměna železničního svršku, je ŠL zpracováno čističkou (odpadový materiál je ukládán do železničních vozů a dopraven na skládku s mezideponií/překládkou do nákladních aut). V místech, kde pročištění budou bránit konstrukce nástupišť, budou tato rozebrána,
  2. ve stejných úsecích dojde k demontáži kolejových polí (z důvodů stísněného šířkového prostoru je doporučena demontáž strojem PKP),
  3. po demontáži polí je povrch ŠL urovnán pro přístup silniční techniky k bodovým místům opravovaných mostních objektů,
  4. sanace železničního spodku (rozsahem i počtem minimum úseků) bude prováděna zemní frézou s přidáním směsi vápna a s případnou separací nebo zpevněním zemní pláně doplněním geotextilie a geomříže, po sanaci žel.spodku je ŠL (v minimální tloušťce cca 20 cm) doplněno jako ochrana pro možné poježdění silničními vozidly,

5. opravy mostních objektů ve všech úsecích, tedy i tam, kde ke snesení kolejových polí nedošlo (přístup k objektům a návoz materiálu oboucestnými vozy – silniční auto vybavené kolejovými adaptéry – nakolejnění v místech úrovnových přejezdů),
  6. pokládka kolejových polí (s betonovými nebo ocelovými Y pražci) je opět (z důvodů stísněného šířkového prostoru) je doporučena strojem PKP, kolejová pole jsou po pokládce spojena provizorními kolejovými spojkami,
  7. zašterkování a následné podbití vč. směrové a výškové úpravy koleje, kde podle skutečného stavu (zůstatku stávajícího ŠL po pročištění z postupu 1) je možné, že postup č.7 bude muset být proveden dvakrát. Postup bude ukončen úpravou ŠL do předepsané figury-tvaru (dle VL),
  8. souběžně s pracemi v postupu č.6. a přechodem prací do postupu č.7. budou stavebně rekonstruovány vybrané železniční přejezdy. Podobně budou obnovena rozebraná nástupiště,
  9. svaření kolejnic do bezстыkové koleje.
- I pro projektantem předepsaný stavebně technologický postup však platí možnost výjimky jako např. u snesení (demontáže) kolejového roštu (kolejnic) u mostních objektů (bodové místo), kde není požadována souvislá výměna železničního svršku nebo v prohození některých dílčích prací apod.
- Podobně jsou možné i výjimky v provedení stavebních prací, které jsou odvislé i od možné a dodavateli používané technologie a strojního a stavebního vybavení. Vždy však musí dojít k průkazu možnosti provádění a potřebné kvality s nutným souhlasem investora příp. ověření prostřednictvím projektanta.
- Technologie pročištění stávajícího ŠL je, bez jeho kompletního (masivního) vytěžení a odvozu na Recyklační stanici, zvolena záměrně, zejména z důvodů ochrany životního prostředí. Odpadne zatížení okolí hlukem, vibracemi i prachem z pojiždění komunikací těžkými nákladními auty při odvozu i návozu štěrku do koleje.
- Po dobu, kdy je u přejezdů (zejména v úsecích se souvislou výměnou žel.svršku) snesen kolejový rošt, je pro přejezd zřízena provizorní konstrukce (buď jen dosypání štěrku do úrovně přilehlé vozovky, nebo pokládka silničních panelů). Při plné uzavírci přejezdů buď při jeho snášení vč. demontáže kol.roštu nebo jeho obnově, bude dbáno na splnění podmínky náhradního přístupu.
- Pracovní doba (směna) se uvažuje v délce trvání 8 až 10 hod. Práce v noci nejsou projektantem uvažovány (nejsou doporučeny), ale jsou možné, zejména při časové tísní potřebných stavebních prací. Jejich zabezpečení je záležitostí vlastního dodavatele a nezakládá v sobě možnost požadavku na zvýšené náklady.

## 2.4.2 Stavební postupy podrobněji vč.alternativ

### 1. Pročištění ŠL

V místech, kde je navržena (z důvodů špatného technického či dožitého stavu) výměna železničního svršku, nebude (podle původního návrhu z předchozí PD) provedeno sejmutí štěrkového lože (ŠL) plošně s odvozem na Recyklační stanici. Podstatně se tím sníží nutnost velkých přesunů hmot těžkými nákladními s vlivem na životní prostředí a obyvatelstvo (hluk, prašnost, zplodiny, poškozování komunikací, ...).

ŠL bude zpracováváno čističkou v ose trati, odpadový materiál ukládán do železničních vozů, přesunut do určených dopravních na mezideponii, provedena překládka do nákladních aut a odvoz přímo na skládku.

Ponechaná vrstva ŠL bude působit jako ochrana zemní pláně před jejím poškozením v době, kdy bude v ose trati probíhat návoz materiálu do bodových míst trati (důvod nutnosti využití tohoto způsobu je dán jednokolejností trati a okolním terénem – velmi omezené přístupy do trati).

V místech, kde pročištění budou bránit konstrukce nástupišť, budou tato rozebrána a materiál ponechán mimo potřebný prostor čištění.

V místech železničních přejezdů dojde buď k rozebrání konstrukce nebo bude místo ponecháno a nová konstrukce přejezdu bude prováděna až v kroku 6. a 7. Tam, kde se nejedná o zatížené (frekventované) komunikace postačí pouze provizorní úprava přejezdu, která bude při dalších krocích upravována a udržována (provizorní zašterkování, provizorní výdřeva nebo provizorní přejezdové panely). U některých přejezdů bude provedeno přerušení komunikace na celou dobu stavebních prací (délka nepřesáhne 1 týden).

## 2. Demontáž kolejového roštu

Ve stejných úsecích jako proběhne pročištění ŠL dojde k demontáži kolejových polí. Kolejový rošt a šterkové lože bude navíc sejmuty nejen v místech mostních objektů, kde dojde buď k podstatné rekonstrukci, nebo výměně konstrukce objektu (bodová místa), ale i tam, kde bude nutné provést sanaci železničního spodku (viz bod 4 níže).

Z důvodů stísněného šířkového prostoru je projektantem doporučena demontáž strojem PKP. V souvislosti s přejezdy a jejich úpravou platí odstavec předchozího kroku.

## 3. Urovnání ŠL

Po demontáži kolejových polí je povrch ŠL urovnán tak, aby lépe vyhovoval přístupu silničních strojů a zařízení k bodovým místům opravovaných mostních objektů.

V některých částech (podle skutečného zůstatku ŠL po pročištění), bude pro zajištění ochrany zemní pláně nutné alespoň částečné doplnění (návoz) vrstvy ŠL nového do minimální tloušťky cca 20 cm.

## 4. Sanace železničního spodku

Rozsahem i počtem míst se týká pouze 1.úseku mezi M.Lázněmi a Ovesnými Kladruhy.

Pro přípravu lze navázat již ve 2.kroku (pročištění ŠL), kdy v místech sanací bude ŠL buď odtěženo plně (až na zemní pláň) nebo až po snesení kolejového roštu (3.krok).

Zde je ponechána drobná variabilnost závisající na technologii a zkušenostech dodavatelské organizace. Důležitá je minimalizace negativních dopadů na možné narušení pláně žel.spodku nadměrnými pojezdy. Z tohoto důvodu je projektantem doporučena šetrnější (první) alternativa sejmutí ŠL, tedy již při pročišťování (i za cenu zvýšení nákladů na objem nového ŠL).

Sanace žel.spodku proběhne zemní frézou s přidáním směsi vápna. V určených úsecích bude provedeno doplnění separační geotextilií nebo zpevněním zemní pláně položením geomříže. Po provedené sanaci žel.spodku je nová pláň opatřena návozem vrstvy nového nebo pročištěného šterku ŠL pro možné pojíždění silničními vozidly k bodovým místům – navázání na 3.krok (urovnání ŠL).

## 5. Umělé objekty

Jedná se o rekonstrukce a úpravy mostních objektů ve všech úsecích, tedy i tam, kde souvislé snesení kolejových polí nebylo navrženo. V této souvislosti lze objekty rozdělit do dvou kategorií. První, kde si úpravy nevyžadují snesení kol. roštu a zásahy lze provést bez výrazného zásahu a ovlivnění trati a druhé, které si pro rekonstrukci snesení kolejového roštu vyžadují (týká se nejen nutného obnažení částí nosné konstrukce, opěr, ale i o novou konstrukci celého objektu). Nyní (po redukci objektové skladby), dochází ke snášení kolejového roštu (až na jeden objekt) u všech objektů určených k úpravám, bez ohledu na to, zda je snesení kolejového roštu nutné nebo ne. Přístup k objektům a návoz materiálu si v některých úsecích (kde částečně dojde ke snesení žel.svršku, částečně bude ponechán stávající) vyžádá použití oboucestných vozidel (silniční auto vybavené kolejovými adaptéry). Přístup do trati příp. nakolejnění se uvažuje většinou v místech úrovnových přejezdů.

V trati jsou případy, kdy některé mostní objekty jsou přístupné pouze v ose drážního tělesa/ v ose koleje a jsou např. dva „za sebou“. Zde je nutné zrekonstruovat/zasanovat nejprve jeden z nich a pak teprve provést ten druhý. Jedná se o zajištění přístupu ke vzdálenějšímu objektu přes objekt bližší buď po konstrukci a svršku stávajícím a nebo přes objekt nově provedený. Proto se i v Řádkovém harmonogramu objevuje zdánlivě „nesmyslná“ dvojnásobná doba na provedení objektů, ale v zásadě jde o provádění objektů „za sebou“. Tyto případy jsou ve stavebních úsecích č.01 cca v km 4,0 až 5,5; v úseku č.02 v km 10,2 až 10,5; v úseku č.09 v km 35,0 až 36,0 a v úseku č.12 v km 45,7 až 48,0. V Řádkovém harmonogramu je na tyto stavební úseky upozorněno v textu poznámky – mostní objekty „za sebou“.

Doby výstavby jsou v dalším textu (v souvislosti s druhem konstrukce a rozsahem úpravy) pro mostní objekty uvedeny orientačně. V řádkovém harmonogramu je pak i orientačně vymezen časový prostor, kdy je možné některé objekty stavebně otevřít s 1-2 týdenním zpožděním a přesto bude konečný termín dodržen. Zde je však nutné vzít v úvahu doporučení z následující kapitoly 2.4.3 Souběh výlukových prací, kde pro souběh obou staveb je u stavby 1.části doporučeno objekty začít dříve (resp. tak, aby termínově zasahovaly do období výluk co nejméně) a u stavby 2.části naopak u objektů jejich začátek oddálit, aby se realizace dostala mimo souběh – odstranění kumulace prací ve stejné profesi.

U **19 mostních objektů** vybraných ke stavebním zásahům se zásahy budou lišit v zásadě podle typu stávající hlavní nosné konstrukce.

- ocelová nosná konstrukce – většinou náhrada mostnic, výměna podélníků, lokální zásahy a PKO nosné kce, úprava úložných prahů, repase ložisek, podlahové plechy, zábradlí, - 6 ks objektů, doba prací dle velikosti objektu 4 až 6 týdnů, u objektu mostu v km 2,664 je vhodné počítat dobou až 8 týdnů,
- kamenná/betonová konstrukce – obnova SVI (systém vodotěsné izolace), křídla, římsy, přechodové zídky, zábradlí, - 11 ks objektů, doba prací na jednom objektu od 4 do 5 týdnů,
- nová konstrukce s průběžným ŠL - 2 objekty (km 43,004 a 45,716), doba prací na jednom objektu 5 týdnů.

Zásahy na mostních pilířích či krajních opěrách stávajících mostů (bez ohledu na typ nosné konstrukce) budou podobného charakteru – otryskání a přespárování, injektáž příp. stažení kleneb.

Samostatné zatěžovací zkoušky se nenavrhují u žádného ze stavebně dotčených objektů.

Úpravy na **53 stávajících objektech** stavebně zařazených propustků lze rozčlenit na 5 druhů zásahů:

- čištění a sanace ve smyslu obnovení plné (normové) funkce objektu včetně zlepšení technického stavu, 25 ks, doba prací na jednom objektu do 2 týdnů
- obnova či doplnění části objektu (čelo, římsa, zábradlí), 17 ks, doba prací na jednom objektu od 2 do 3 týdnů
- kompletní výměna novou konstrukcí propustku u 9 ks buď za trubní nebo rámovou konstrukci (6 ks prefa trouby, 3 ks prefa rámy), doba prací na jednom objektu 3 týdny,
- přestavba 1 ks propustku na most (km 33,567), doba prací na jednom objektu 5 týdnů,
- demolice 1 ks propustku bez náhrady (km 11,474), doba prací na objektu 1 týden,
- v kategorii propustků figuruje ještě jako 54-tý objekt novostavba (km 47,067) trubního propustku

Ostatní objekty, které budou v této fázi (současně) prováděné, jsou objekty opěrných a zárubních zdí (4 ks).

Pro provádění mostních objektů (zejména v blízkosti vodotečí) platí následující požadavky Správy CHKO Slavkovský les:

- Bourací práce – je třeba zajistit, aby suť a jiné úlomky nepadaly do vodního toku. (zaplachtování, ohrazení atp.)
- Otryskání – voda nebo čistý křemičitý písek bez přidaných chemikálií. Během stavby je nutno všemi dostupnými prostředky zabránit pádu stavebního materiálu do vodoteče. Pokud bude zajištěno, že materiál do vody padat nebude je písek možný. Pokud ne, otryskání bude vodou.
- Antikorozi ochrana nebude prováděna pomocí tryskání.
- Injektáže, spárování, omítání, betonování – je nutné zabránit úniku injektážní a dalších hmot do vodního prostředí (břehy, tok) – zábrany a zaplachtění. Materiál bude buď dovážen na stavbu hotový (namíchaný) nebo míchání proběhne buď na svršku nebo v dostatečné vzdálenosti od vodního toku na zpevněných nepropustných podložkách a ty budou odvezeny i se zbytky z místa staveniště. Očištění a oplach nástrojů nebude prováděno na místě staveniště.



- Nátěry – bude zajištěno zachycení odkapů, ředící a čistící roztoky budou odváženy k likvidaci.

## 6. Pokládka kolejových polí

Jedná se o pokládku kolejového roštu po ukončení stavebních prací na umělých objektech, a to jak v ucelených úsecích, kde došlo k souvislé výměně žel.svršku, tak v bodových místech jednotlivých mostních příp. ostatních objektů.

Pokládka je opět z důvodů stísněného šířkového prostoru a malých oblouků doporučena opět strojem PKP (variabilita je v délkách pokládaných kolejových polích – možnosti jsou 20 příp. 25 m). Je však na vybavení a technologických zvyklostech dodavatele, který (zvláště pro pokládku kolejového svršku z ocelových Y pražců) může použít jiný způsob. V případě možnosti pokládky ze sousední koleje (úsek cca 5 km před Bečovem) lze využít dvoucestné bagry, v ose trati pak pomocí průběžné pokládky. Pro pokládku kolejových polí lze využít i techniku portálových jeřábů (např. Donelli), kde však nedostatečné šířkové poměry ne plně této technologii budou vyhovovat.

Kolejová pole jsou po pokládce spojena provizorními kolejovými spojkami.

V místech mostních objektů s mostnicemi, se montáž kolejí doporučuje provést v mírném časovém předstihu, aby pak práce PKP nebyla těmito bodovými místy přerušována.

## 7. Obnova železničního svršku

Stav železničního svršku je po předchozích krocích nutno zcela obnovit. Nejprve bude provedeno v jednom nebo dvou krocích zašterkování (podle skutečného stavu zůstatku stávajícího ŠL) a následně podbití vč. směrové a výškové úpravy koleje.

Návoz a doplnění šterku bude prováděno v ucelených vícevozových soupravách návozem ze sousedních stanic. Podbití pak podbíječkami podle typu železničního svršku (příčné betonové pražce nebo pražce ocelové Y).

Postup bude ukončen úpravou ŠL do předepsané figury (dle VL).

## 8. Objekty přejezdů a nástupišť

Souběžně s pracemi v postupu dle bodu č.6. a přechodem do prací do postupu č.7., budou stavebně rekonstruovány vybrané železniční přejezdy přičemž obnovována bude i jejich úroveň zabezpečení.

Podobně budou při dokončování železničního svršku obnovena i rozebraná nástupiště. Zde půjde pouze o vrácení a směrově výškovou úpravu nástupištních hran do původní polohy. Některé poškozené části (prvky hran, desek, podpor) bude nutné vyměnit za nové nebo užité. V žádném případě však nejde o nástupiště nově budovaná, v nových výškách vč.úprav jejich odvodnění či bezbariérových přístupů.

## 9. Bezстыková kolej

Poslední úpravou (v rámci trvalé výluky) bude svaření kolejnic do bezстыkové koleje se správnou upínací teplotou pro zajištění stability a provozu železničního svršku. Při této činnosti dojde současně k uzavření rekonstruovaných nebo upravovaných přejezdových konstrukcí s úpravou do provozuschopného stavu na křižujících komunikacích. Zároveň musí být dokončena pokládka a zapojení všech kabelových vedení jak sdělovacích, zabezpečovacích, tak silnoproudých.

## 10. Dodatečné práce

Po uvedení trati do zkušebního provozu a provedení všech oprav a nedodělků, bude na nově položené koleji provedeno závěrečné podbití a broušení kolejnic. Jiné nebo další práce pak budou provedeny podle skutečného stavu nově provozovaného díla.

### 2.4.3 Souběh výlukových prací

- 1. a 2.část stavby se v období 09/2016 dostane při nepřetržité výluce do čtyř týdenního souběhu.
- Při souběhu nastává střet dvou profesních skupin (ne mezi sebou, ale vnitřně) – jde o zvýšené nároky na počet pracovníků stejné profese a vyšší počet zařízení a strojů stejné profese. Jedná se o mostní stavby a práce na železničním svršku.

- Zatímco v 1.části stavby práce na dokončování mostních objektů vrcholí, na 2.části stavby práce začínají. Proto je i v harmonogramu provádění mostních objektů „natlačeno“ převážně hned na začátek stavby, u 2.části je naopak u mostních objektů naznačen „zpožděný“ nástup těchto prací.
- Obdobně pak na začátku 2.části stavby, kdy jsou práce na železničním svršku soustředěny do demontáží kolejového roštu, na 1.části nastává naopak potřeba strojů pro definitivní pokládky kolejových polí – pro obojí je (vzhledem k prostorovým podmínkám na trati) projektantem doporučeno použití PKP.
- V Řádkovém harmonogramu prací je v jeho pravé části naznačen možný sled a nasazení čtyř souprav PKP. Pro každou soupravu je pro týdenní nasazení uvažováno s výkonem cca 4-6 km snesené nebo demontované koleje.
- Určitou výhodou a zjednodušením nasazení PKP je skutečnost, že lze PKP přepravovat i po silnici (s využitím speciálního rejdovného podvozku pro přepravu dlouhých břemen) nebo po částech na tři díly (jako je to obvyklé při přepravě po železnici).
- Aby práce na železničním svršku byly možné, je nutné v určených (vybraných) místech stavby provést předzásobení (návoz po kolejích) kolejnicemi dřív, než dojde k demontážím dílčích (přístupových) úseků trati. Obdobně je možné předzásobení šterkem. Návoz pražců a drobného kolejiva lze uskutečnit později, silničními vozidly.
- Vhodnými místy s dostatečnou kapacitou úložných a montážních ploch jsou stanice a dopravní Mariánské Lázně, Ovesné Kladruhy, Teplá, Poutnov, Krásný Jez a Březová. Naopak místem, kde žádné plochy nejsou je žst. Bečov a K.Vary. Zde jsou bývalé drážní pozemky rozprodány soukromým organizacím. V případě Bečova lze uvažovat o náhradních prostorech na přípojně trati č.161 od Rakovníka, kde v dopravně Otročin a Toužim jsou drážní plochy s přilehlou kolejí k dispozici.

## 2.5 Zásady dopravní technologie

### 2.5.1 Koncepce dopravy

- Pro úpravy v trati a na objektech je pro hlavní stavební práce přijata koncepce plné výluky dopravního provozu.
- Celý úsek je dopravně rozdělen na dvě samostatná ramena – žst.M.Lázně-žst.Bečov n.T. a žst.Bečov n.T.-žst.K.Vary dolní n. Zjednodušeně lze říci, že dopravu tvoří dvě oddělené spádové oblasti. Cestujících, kteří využívají pro dopravu mezi Mariánskými Lázněmi a Karlovými Vary vlak, je minimum.
- Úsek žst.M.Lázně-žst.Bečov n.T. je sice stavebně 2x delší než úsek Bečov n.T.-K.Vary dolní n., proto se nabízela i možnost výlukového předělení stavby v dopravně Teplá. Toto další členění (kouskování) se však pro návrh nejevilo účelné (dělení uceleného dopravního ramene na dvě stavební části přináší pro cestujícího pouze nevýhodné dvojí přestupování).
- Při souběhu výluk 1. a 2.části stavby dochází k vyloučení celého úseku mezi žst.M.Lázněmi a žst.K.Vary dolní n.
- Žst. Bečov nad Teplou plní funkci přípojného místa pro trať č.161 z Rakovníka s pokračováním do H.Slavkova-Kounice. Při realizaci obou částí stavby bude ve stanici (vyjma přípravy a pokládky TK) stavební klid.
- Dopravní opatření, která jsou navrhovaná na JŘ 2014/2015, je nutno brát orientačně a pro období vlastní stavby přizpůsobit skutečnému GVD.
- Odstranění propadu rychlosti v úseku žst.M.Lázně-žst.Bečov n.T. je navrženo do období hlavních prázdnin, tedy s ovlivněním zvláštností sezónního (letního) provozu.
- V době nepřetržitých výluk budou vlaky nákladní dopravy odkloněny dle vlastního opatření dopravce. Po tuto dobu je nutné zajistit sjízdnost a dostatečnou propustnost odklonových tras. Navrženy jsou z žst. M.Lázně odklony po trati č170 do Chebu a č.140 přes Sokolov do K.Varů dolní n. a zpět.



- Jednotliví přepravci budou o případném zákazu (nemožnosti) nakládky a vykládky informováni dopravcem.
- Krátkodobé denní výluky se doporučují v době přibližně od 8:00 do 12:00 (cca 4 hodiny).
- Krátkodobé noční výluky jsou na rameni žst.Mar.Lázně - žst.Bečov n.T. vhodné v době cca od 00:00 do 05:00 (cca 5 hodin), na rameni žst.Bečov n.T. - žst.K.Vary dolní n. v čase cca od 23:00 do 04:30 (cca 5,5 hod.). Noční výluky však projektant (z důvodů bezpečnosti práce) obecně nedoporučuje.
- V případě, že nastane činnost podél provozované koleje, je kolem pracovního místa uvažována rychlost max. 50 km/hod.

## 2.5.2 Náhradní autobusová doprava (NAD)

- Bude organizována ve výlukových ramenech dle obvyklých zvyklostí dopravce při provádění údržbových prací.
- Z pohledu NAD je provoz na rameni žst.Mariánské Lázně-žst.Bečov n.T. o několik spojů řidší než na rameni žst.Bečov n.T.-žst.K.Vary, kde je o 5 spojů v pracovní dny více. Je na dopravci, zda při souběhu výluk upraví spoje v Bečově jako přestupní nebo průjezdné.
- Rychlost NAD přibližně odpovídá rychlosti dopravy železniční; v úseku žst.Mariánské Lázně-žst.Bečov n.T. je o několik minut pomalejší, v úseku žst.Bečov n.T.-žst.Karlovy Vary dolní n. je odpovídající.
- NAD bude realizována se zastavením ve všech místech jako v případě obsluhy železniční dopravou. Místa zastávek NAD budou buď v místech vlastních stanic a zastávek před nebo poblíž výpravních budov. Výjimečně jsou za místa zastavení zvolena jiná místa, většinou shodná se zastávkami veřejné autobusové dopravy.
- Velikost (kapacita) dopravního prostředku (příp. jejich množství) odpovídá běžné obsazenosti vlakových spojů vč. umožnění např. přepravy jízdních kol, pokud je při běžném provozu rovněž zajišťována.
- Komplikacemi v NAD jsou nutné objízdné trasy z důvodů uzavírek zejména při rekonstrukcích železničních přejezdů. V některých případech dochází i k prodlužování jízdní doby NAD s čímž je nutno v jízdním řádu NAD počítat.
- Problematika objízdnych tras je řešena v samostatné části dokumentace B.15 Dopravní opatření (DO).
- Při pracích na druhé části stavby mezi žst.Bečov n.T.-žst.K.Vary dolní n., kdy bude z provozu vyloučen i úsek křižující trati č.161 mezi žst.Bečov n.T.-zast.Horní Slavkov-Kounice, se nabízí i zde, logicky zavedení NAD. Zastávka Vodná a stanice Krásný Jez je však obslužena v rámci NAD řešené trati č.149 a tak zbývá pouze úsek ze žst.Bečova n.T. do H.Slavkova-Kounice. Ten je však obslužen běžnou veřejnou autobusovou dopravou a NAD by tuto obslužnost pouze zbytečně zdvojovala. Relace cestujících mezi Vodnou příp. Kásným Jezem a H.Slavkovem-Kounice je mizivá a spíše náhodná. Navrženo je tedy v celém období nepřetržité výluky NAD v úseku žst.Bečov n.T. – H.Slavkov-Kounice neprovozovat.
- Doba provozu NAD se bude plně krýt s dobou nepřetržité výluky obou částí stavby. Pro první část stavby žst.Mariánské Lázně-žst.Bečov n.T. v délce trvání **12 týdnů** bude NAD provozována v termínu od pondělí **11.07.2016** do neděle **02.10.2016**. Pro druhou část stavby žst.Bečov n.T.- žst.Karlovy Vary dolní n. v délce trvání **10 týdnů** bude NAD provozována v termínu od pondělí **05.09.2016** do neděle **13.11.2016**.
- NAD při souběhu výluk obou částí staveb bude v délce trvání **4 týdnů** v termínu od pondělí **05.09.2016** do neděle **02.10.2016**.

**Legenda:**

-  hlavní milníky přípravy a výstavby
-  nikkolejový provoz
-  měsíce zimního období

**4. etapa** Dokončovací práce (úklid stavby a ZS, zkušební provoz)

[illegible]

## 4. ZÁZNAMY Z PORAD, OSTATNÍ DOKLADY

### 4.1 Koordinační jednání, 6.1.2016

Klient: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Projekt: **Odstranění propadu rychlosti na trati  
Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně**



06.01.2016

Záznam z jednání

**Věc: Koordinační jednání ve věci aktualizace Záměru projektu**

Přítomni : Ing. Kašpar, Ing. Kazda, R. Dušek, Ing. Pöschl, Ing. Halama, Ing. Vlach

Místo : zasedací místnost Metroprojektu

#### A) Podklady pro aktualizaci ZP

##### 1) Souhrnný propočet stavby

Souhrnný rozpočet bude aktualizován dle připomínek z VŘ roku 2015 a bude rozdělen na dva rozpočty. Investiční a neinvestiční.

Tyto rozpočty budou 8.1.16 zaslány k odsouhlasení Ing. Salavové. Odsouhlasení je nutné zajistit ve velmi krátkém termínu. Požadována součinnost Ing. Kazdy.

Ing. Kazda zašle na Ing. Vodičku podklady z účetnictví 2015 do 7.1.16.

##### 2) Průvodní zpráva a souhrnná technická zpráva

Jsou k dispozici.

##### 3) Definování úspory jízdní doby pro mezistaniční úseky. (samostatně pro jednotlivé směry)

Ing. Kazda zašle 7.1.16 na MP aktuální výhled na TOR v čase – pro variantu bez projektu. (týká se úseků zahrnutých do stavby)

Ing. Pöschl následně upraví podklady na maximální možné omezení v rámci metodiky.

##### 4) Úspora pracovníků SŽDC s.o. změnou zabezpečovacího zařízení či snížením udržovacích jednotek.

Ing. Kazda prověří možné úspory (přímá konzultace s Ing. Traxlovou – SUDOP ÚnL).

##### 5) Rozsah dopravy – současný a výhledový

SŽDC potvrzuje, že rozsah dopravy zůstává dle původního ZP.

##### 6) Definování rozsahu výluk pro realizaci s požadovanou NAD – počet dnů.

Připraví Ing. Halama do 11.1.16.

Vstupní údaje jsou: zahájení výluky – 11.7.16; ukončení výluky 15.12.16; ML-BE 85N, BE-KV 70N

#### B) Obecné

Úprava / aktualizace ZP vychází z rozsahu redukovaného projektu – varianta k SP a VŘ 2015.

Termín pro vydání aktualizace ZP je 18.1.16.

Zaznamenal: R. Dušek (Metroprojekt)

## 4.2 Nové zadání, 11.1.2016

From: Kazda@szdc.cz [mailto:Kazda@szdc.cz]  
Sent: Monday, January 11, 2016 2:49 PM  
To: Dušek Roman  
Cc: KasparM@szdc.cz; Zikl@szdc.cz; Vyhnalek@szdc.cz  
Subject: RE: 6508\_MLKV\_HMG aktualizovany

Dobrý den.

Posoudili jsme v rychlosti HMG i doplňující komentáře. Co se týče rizika výluk v zimních měsících uznáváme, že je opravdu značné.

Zároveň se obáváme, že výluka 70N není pro úsek ML-Bečov dostatečná.

Proto navrhuje použít kompromisní variantu ve které se budou obě výlukové etapy časově částečně (30 dní) překrývat, neboli:

M.Lázně - Bečov 84N od 11.7 do 2.10.2016

Bečov – K.Vary dol.n. 70 N od 3.9. do 11.11.2016

Pro zhotovitele by to ještě mělo být přijatelné, neboť stroje a kapacity bude možné postupně přesouvat z jednoho úseku na druhý a vyhneme se nejrizikovějšímu období. Za SŽDC to ještě musíme projednat s dopravcem, ale vloni se předpokládal úplný souběh výluk, takže by to mohl chápat jako "vstřícné gesto". Takto postavený HMG je navíc poměrně pružný v tom smyslu, že délka souběhu se pak může v případě potřeby mírně upravovat podle toho, kdy bude ukončeno VŘ a jaké budou skutečné technologické možnosti zhotovitele.

S pozdravem,

**Ing. Jan Kazda**

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

Vedoucí odboru provozu infrastruktury

Železničářská 31, 400 03 Ústí nad Labem

Tel.: 972 424 416

Mobil: 724 496 765

Fax: 972 422 627

[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)



## 4.3 Projednání výluk s dopravcem, 25.1.2016



Operační program  
Doprava



Evropská unie  
Investice do vaší budoucnosti  
Fond soudržnosti

### ZÁPIS

z projednání plánu výlukové činnosti stavby

#### **Odstranění propadu rychlosti na trati Karlovy Vary - dolní nádraží - Mariánské Lázně**

konaného dne 25.1.2016 od 13:00 v sídle OŘ Ústí nad Labem

Přítomní účastníci – viz přiložená prezenční listina.

#### Informace OŘ Ústí nad Labem:

Zástupce OŘ informoval přítomné zástupce GW Train Regio, že ještě v roce 2016 se předpokládá realizace stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Karlovy Vary - dolní nádraží - Mariánské Lázně“.

Zahájení prací je podmíněno ukončením výběrového řízení na zhotovitele, které by mohlo být ukončeno někdy v průběhu měsíce června. Dalším limitujícím faktorem z hlediska technologie je nezbytná potřeba provedení stavebních prací před nástupem zimního období.

Na základě podkladů z minulého zrušeného výběrového řízení a podkladů projektanta byly zároveň stanoveny potřebné minimální délky jednotlivých výlukových etap (úseků). V aktualizovaném projektu a v zadávací dokumentaci na realizaci je z těchto důvodů uvažováno s následujícím rozsahem a termíny výluk:

Mariánské Lázně (bez) – Bečov nad Teplou (bez) : 84N od 11.7 do 2.10.2016

Bečov nad Teplou (bez) – Karlovy Vary dol.n.(bez) : 70N od 3.9. do 11.11.2016

Z výše vyjmenovaných důvodů dochází k 30 dnů dlouhému souběhu výluk, při kterém bude nutné nahradit vlaky NAD v celém úseku M. Lázně ať K.Vary dolní n. Zástupce OŘ požádal dopravce, aby se vyjádřil k předloženému plánu výlukové činnosti.

#### Vyjádření GW Train Regio:

Dopravce je ochoten takto postavený výlukový plán respektovat. Zároveň žádá splnění těchto podmínek:

Zajištění přístupu do depa v Bečově nad Teplou a to i při souběhu výluk na rameni M.Lázně . K.Vary ze směru od Rakovníka.

Pro ramena Mariánské Lázně – Bečov nad Teplou a Bečov nad Teplou -Karlovy Vary dol.n. budou zpracovány samostatné výlukové rozkazy (toto platí i pro souběh výluk, kdy bude uzavřena celá trať) Bezodkladně informovat při jakýchkoliv neočekávaných změnách nebo posunech výše předpokládaných termínů výběrového řízení a realizace.

Dále doporučuje o výše uvedeném též informovat objednatele veřejné dopravy na dotčené trati, KÚKK.


**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

Železničářská 1386/31

400 03 Ústí nad Labem

OŘ bude informovat dopravce o zahájení výluky v předstihu, dle platné legislativy a Smlouvy o provozování dráhy a zejména platného Prohlášení o dráze.

Zástupce OŘ Ústí nad Labem s uvedenými podmínkami souhlasí.

Dne 25.1.2016 zapsal



Ing. Jan Kozda

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem  
Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem  
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234  
(165)


**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

Železničářská 1386/31

400 03 Ústí nad Labem



**Operační program  
Doprava**



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti


Fond soudržnosti

## PREZENČNÍ LISTINA projednání plánu výluk stavby

**Odstranění propadu rychlosti na trati Karlovy Vary - dolní nádraží - Mariánské Lázně**

Místo konání : sídlo OŘ Ústí nad Labem

Termín konání: 25.1.2016 od 13:00 hod.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON E-MAIL	PODPIS
Jan Kozda	SZDC so, OŘ ÚNL	725 496 765 Kozda.p@szdc.cz	
PAVEL FAUGMER	GW TRAN REGUL	725 794 363 PAVEL.FAUGMER@GWTR	
PETER BOŠÁČEK	GWTR	774 028 492 PETER.BOSEK@GWTR	



#### 4.4 Sdělení o info pro kraj, 26.1.2016

From: Kazda@szdc.cz [mailto:Kazda@szdc.cz]

Sent: Tuesday, January 26, 2016 7:17 AM

To: Pavel.Faugner@gwtr.cz

Cc: KasparM@szdc.cz; Halama Miroslav Ing. <Halama@metroprojekt.cz>; peter.bosacek@gwtr.cz

Subject: RE: Návrh zápisu z projednání plánu výlukové činnosti ML-KV 2016

Dobrý den.

Zasílám doplněný zápis. O jednání bude informován objednavatel dopravy.

S pozdravem,

**Ing. Jan Kazda**

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

Vedoucí odboru provozu infrastruktury

Železničářská 31, 400 03 Ústí nad Labem

Tel.: 972 424 416

Mobil: 724 496 765

Fax: 972 422 627

[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)

#### 4.5 Požadavek GŘ O15, 26.1.2016

From: Janecka@gr.cd.cz [mailto:Janecka@gr.cd.cz]

Sent: Tuesday, January 26, 2016 9:28 AM

To: Zelinka Vladimír

Cc: Goss Jiří, Ing.; Vlková Ludmila, Ing.; Janda Miroslav; Tvarůžek Jan; Víšková Alena

Subject: Odp: FW: Návrh zápisu z projednání plánu výlukové činnosti ML-KV 2016

Dobrý den,

jen je škoda, že souběh obou etap nezačíná v pondělí 5.9.2015. Víkend 3. a 4.9. je poslední víkend kdy jedou vlaky dopravce ČD v úseku Krásný Jez - Horní Slavkov-Kounice a na to se nás nikdo neptal. Poslední víkend se většinou konají organizované turistické akce v tomto úseku. Vzhledem k omezení i našich vlaků (dopravce ČD) žádám o informování o přípravě ROV a případných změnách.

S pozdravem

**Pavol Janečka**

GŘ O15 | 5.Regionální obchodní centrum Karlovy Vary

T: +420 972 442 249, M: +420 602 785 517

E: [janecka@gr.cd.cz](mailto:janecka@gr.cd.cz)

#### 4.6 Souhlas dopravce se změnou, 26.1.2016

From: Bosáček Peter [mailto:peter.bosacek@gwtr.cz]

Sent: Tuesday, January 26, 2016 11:54 AM

To: Kazda Jan, Ing.

Cc: Faugner Pavel

Subject: RE: FW: Návrh zápisu z projednání plánu výlukové činnosti ML-KV 2016

Dobrý den.

Posun o dva dny, který zkrátí souběh obou výluk nám nevadí, naopak vítáme každé zkrácení souběhu.

S pozdravem

**Peter Bosáček** | předseda představenstva / Chairman of the Board | 00 420 475 351 542 | 00 420 774 028 492 |

**GW Train Regio a. s.** | U Stanice 827/9, 400 03 Ústí nad Labem, Střekov, Czech Republic | [peter.bosacek@gwtr.cz](mailto:peter.bosacek@gwtr.cz) | [www.gwtr.cz](http://www.gwtr.cz)