

Průvodní (Technická) zpráva

Oprava přejezdů v obvodu ST Karlovy Vary 2021

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

A. Identifikační údaje

Název stavby: **Oprava přejezdů v obvodu ST K. Vary 2021**

Místo stavby:

Trať:	A.1, A.2, A.3	– Chomutov - Cheb
	A.4, A.7, A.8	– Tršnice – Luby u Chebu
	A.5, A.6	– Krásný Jez- Nové Sedlo u Lokte
DU/TUDU:	A.1, A.2, A.3	– 0112/12, 46
	A.4, A.7, A.8	– 0121/12, 08
	A.5, A.6	– 0251/08
Přejezdy:	P75, P95, P96, P110, P412, P413, P122, P107	

Traťový okrsek:

A.1	– TO Ostrov
A.2, A.3, A.4, A.7, A.8	– TO Tršnice
A.5, A.6	– TO Chodov

Místo vymezení staveniště:

- Místo stavby se nachází na pozemcích Správy železnic, s.o. – viz Příloha č. 1.
- Přístup na staveniště je po pozemcích ČD, a.s. a Správy železnic, s.o.
- Skládky a meziskládka ukládaného a vyzískaného materiálu bude na pozemcích ČD, a.s., parcelní číslo – viz 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

VTO ST K. Vary:	Ing. Petr Polák,	tel. 724 003 496
VPI ST K. Vary:	Jaromír Hloušek,	tel. 724 960 826
Systém. specialista ST KV:	Josef Rosenkranz,	tel. 602 320 395

B. Základní údaje o stavbě

A.1 Přejezd km 151,943 (P75) trati Chomutov – Cheb

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 151,886 – 151,982 → oblouk, $R = 300,0$ m, $D = 93,0$ mm
- Sklonové poměry km 151,925 – 152,125 → trať stoupá – $0,78$ ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce B91S (rozdělení „u“), upevnění BP

Stávající stav

Trať: je dvoukolejná, elektrifikovaná

Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 151,943 se nachází na trati Chomutov – Cheb, v úseku Perštejn – Stráž nad Ohří v km 151,940 – 151,947 (st. dl. 7,2 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z celopryžové přejezdové konstrukce, křižující komunikací je asfaltová silnice III. třídy č. 1988 (viz Obr. č. 1). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, jednotlivé přejezdové prvky vykazují špatnou držebnost a začínají vytvářet deformace a nerovnosti. Vozovka je popraskaná s nerovnostmi v živичném povrchu, celopryžová přejezdová konstrukce je opotřebovaná. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu. Stávající odvodňovací žlaby jsou zanesené a znečištěné a částečně již deformované a popraskané.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorymi.



Obr. č. 1 – přejezd km 151,943 (P75)

Soupis vlastních stavebních prací

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

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

- 7,5 x 4,75 m - vnější část (vlevo)
- 7,5 x 5,95 m - vnější část (vpravo)
- 7,5 x 1,55 m - vnitřní část přejezdu

Bude provedena demontáž celopryžové přejezdové konstrukce v délce 2x 7,2 m. Na pražcích B91S v přejezdu bude provedena výměna kompletů s antikorozií úpravou Skl14 (svěrka Skl14, vrtule R1, podložka Uls7). Bude provedena výměna šterkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu pražců.

Bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou.

Vně přejezdu budou oboustranně vyhloubeny rýhy pro osazení závěrných zídek přejezdové konstrukce vč. betonových základů. V km 151,940 – 151,947 (st. dl. 7,2 m) bude provedena montáž celopryžové přejezdové konstrukce určené pro silné zatížení včetně uložení a osazení závěrných zídek a betonových základů. Podkladní vrstva betonového základu bude vytvořena ze zhuťné vrstvy šterkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m a závěrná zídka bude spojena se základem betonovým lůžkem.

Vně přejezdu bude odstraněn stávající odvodňovací žlab a budou vyhloubeny rýhy pro osazení nového odvodňovacího žlabu v délce 9,0 m. Podkladní vrstva odvodňovacího žlabu bude vytvořena ze zhuťné vrstvy šterkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti 0,1 m. Nově bude osazen betonový odvodňovací žlab s mříží s oboustranným vývodem.

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

- 7,5 x 4,75 m - vnější část (vlevo)
- 7,5 x 5,95 m - vnější část (vpravo)
- 7,5 x 1,55 m - vnitřní část přejezdu

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

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

A.2 - Přejezd km 227,229 (P95) trati Chomutov - Cheb

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 227,139 – 228,395 → přímá
- Sklonové poměry km 226,939 – 227,254 → trať stoupá – 0,84 ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce SB8 (rozdělení „e“), upevnění ŽT

Stávající stav

Trať: je dvoukolejná, elektrifikovaná

Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 227,229 se nachází na trati Chomutov - Cheb v úseku Nebanice - Tršnice v km 227,226 – 227,233 (st. dl. 7,3 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z celopryžové přejezdové konstrukce, křižující komunikací je místní obslužná komunikace třídy „C“ tvořená z asfaltu (viz Obr. č. 2). Přejezd byl v minulých letech opraven v rámci investiční akce, konstrukce přejezdu je ve velmi dobrém technickém stavu. Současně byl vyměněn železniční svršek vč. výměny štěrkového lože

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závory.



Obr. č. 2 – přejezd km 227,229 (P95)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení a bude vypnuto přejezdové zabezpečovací zařízení.

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

- 6,0 x 3,2 – vnější část (2. TK)
- 7,3 x 1,8 - vnitřní část přejezdu mezi 1. a 2. TK

Bude provedena demontáž celopryžové přejezdové konstrukce v 2. TK v délce 7,3 m. Na pražcích SB8 v přejezdu bude provedena výměna kompletů s antikorozií úpravou ŽS 4 (svěrka ŽS4, šroub RS 1, matice M24, podložka Fe6). Bude provedeno doplnění a úprava šterkového lože.

Výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou bude provedena v rámci opravné práce „Oprava geometrických parametrů koleje 2021“.

Vně přejezdu budou oboustranně vyhloubeny rýhy pro osazení závěrných zídek přejezdové konstrukce vč. betonových základů. V km 227,226 – 227,233 (st. dl. 7,3 m) bude provedena zpětná montáž celopryžové přejezdové konstrukce určena pro silné zatížení vč. uložení a osazení závěrných zídek a betonových základů. Podkladní vrstva betonového základu bude vytvořena ze ztuhlé vrstvy šterkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m a závěrná zídka bude spojena se základem betonovým lůžkem. Komunikace bude doplněna zřízením asfaltového povrchu ve vrstvách - podkladní, ložné a obrusné.

- 6,0 x 3,2 – vnější část (2. TK)
- 7,3 x 1,8 - vnitřní část přejezdu mezi 1. a 2. TK

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

A.3 - Přejezd km 228,823 (P96) trati Chomutov - Cheb

Pasportní údaje koleje

- | | |
|----------------------------|--|
| ▪ <u>Směrové poměry</u> | km 228,592 – 229,592 → přímá |
| ▪ <u>Sklonové poměry</u> | km 228,656 – 228,865 → trať stoupá – 0,79 ‰ |
| ▪ <u>Železniční svršek</u> | kolejnice S49, pražce SB8 (rozdělení „e“), upevnění ŽT |

Stávající stav

Trať: je dvoukolejná, elektrifikovaná

Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 228,823 se nachází na trati Chomutov - Cheb v úseku Nebanice - Tršnice v km 228,819 – 228,827 (st. dl. 8,5 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z celopryžové přejezdové konstrukce, křižující komunikací je asfaltová silnice III. třídy č. 21226 (viz Obr. č. 3). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, jednotlivé přejezdové prvky vykazují špatnou držebnost a začínají vytvářet deformace a nerovnosti. Vozovka je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu, celopryžová přejezdová konstrukce je opotřebovaná. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu. Stávající odvodňovací žlaby jsou plně funkční.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.



Obr. č. 3 – přejezd km 228,823 (P96)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení a bude vypnuto přejezdové zabezpečovací zařízení.

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

- 6,0 x 3,0 - vnější část (1. TK)
- 6,0 x 1,5 - vnější část (2. TK)
- 6,5 x 1,0 - vnitřní část přejezdu

Bude provedena demontáž celopryžové přejezdové konstrukce v délce 2x 8,4 m. Na pražcích SB8 v přejezdu bude provedena výměna kompletů s antikorozií úpravou ŽS 4 (svěrka ŽS4, šroub RS 1, matice M24, podložka Fe6). Bude provedeno doplnění a úprava štěrkového lože.

Výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou bude provedena v rámci opravné práce „Oprava geometrických parametrů koleje 2021“.

Vně přejezdu budou oboustranně vyhloubeny rýhy pro osazení závěrných zídek přejezdové konstrukce vč. betonových základů. V km 228,637 – 228,862 (dl. 225,0 m x 2) bude provedena souvislá výměna kolejnic kolejnicovými pásy třídy R260 tvaru 49 E1 délky 75 metrů. Kolejnice budou svařeny do BK. V km 228,819 – 228,827 (st. dl. 8,5 m) bude provedena montáž celopryžové přejezdové konstrukce určena pro silné zatížení včetně uložení a osazení závěrných zídek a betonových základů. Podkladní vrstva betonového základu bude vytvořena ze zhutněné vrstvy štěrkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m a závěrná zídka bude spojena se základem betonovým lůžkem.

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

- 6,0 x 3,0 - vnější část (1. TK)
- 6,0 x 1,5 - vnější část (2. TK)
- 6,5 x 1,0 - vnitřní část přejezdu

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

A.4 - Přejezd km 7,094 (P110) trati Tršnice – Luby u Chebu

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 7,076 – 7,181 → oblouk, $R = 190,0$ m, $D = 55,0$ mm
- Sklonové poměry km 6,881 – 7,181 → trať klesá – $-13,30$ ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce dřevěné (rozdělení „c“), upevnění ŽT

Stávající stav

Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 7,094 se nachází na trati Tršnice – Luby u Chebu v úseku Vonšov - Skalná v km 7,091 – 7,097 (st. dl. 6,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z vnitřní části železobetonovými přejezdovými panely, vnější části jsou tvořeny z betonových panelů. Křižující silnice je místní betonová komunikace (viz Obr. č. 4). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, konstrukce je popraskaná s nerovnostmi povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou i kolovou dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek a údržby silnic v zimním období. Pražce jsou vyžilé. Přejezd je situován v nadvýšení vůči místní komunikaci, tudíž není nutné odvodnění přejezdu.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno výstražnými kříži.



Obr. č. 4 – přejezd km 7,094 (P110)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení.

Bude provedena demontáž betonové konstrukce (silniční panely) vyjmutím železobetonových panelů z vnitřní části přejezdu v dl. 6,0 m a zároveň vyjmuty silniční panely.

- 3,0 x 2,0 - vnější část (vlevo)

- 3,0 x 2,0 - vnější část (vpravo)

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

V km 7,075 – 7,088 bude provedena výměna kolejnic S49 současně s výměnou pryžové podložky a pražců dřevěných rozdělení "c".

V km 7,088 – 7,100 bude provedena výměna kolejnic S49 současně s výměnou pražců rozdělení "c". Zároveň bude v celém úseku provedena výměna šterkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu nově vložených pražců.

Dřevěné pražce budou vystrojeny novým materiálem následovně.

- v přejezdu – 10 ks - komplety s antikorozií úpravou ŽS 4 (svěrka ŽS4, šroub RS 1, matice M24, podložka Fe6) +dvoj.podkladnice
- mimo přejezd - 12 ks - komplety ŽS 4 (svěrka ŽS4, šroub RS 1, matice M24, podložka Fe6)

Bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou.

Přejezdová konstrukce (dl. 6,0 m) a komunikace bude zřízena z asfaltového povrchu ve vrstvách - podkladní, ložné a obrusné.

- 2,7 x 4,5 - vnější část (vlevo)
- 6,0 x 4,5 - vnější část (vpravo)
- 1,3 x 6,0 - vnitřní část přejezdu

Před zřízením asfaltového krytu bude provedena montáž ochranné žlábkové kolejnice v dl. 7,0 m x 2.

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

A.5 - Přejezd km 17,338 (P412) trati Krásný Jez – Nové Sedlo u Lokte - Chodov

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 17,277 – 17,468 → oblouk, R = 165,0 m, D = 146,6 mm
- Sklonové poměry km 17,299 – 17,386 → trať v rovině – 0,00 ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce dřevěné (rozdělení „c“), upevnění ZT

Stávající stav

-Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 17,338 se nachází na trati Krásný Jez – Nové Sedlo u Lokte - Chodov v úseku Loket – Nové Sedlo u Lokte v km 17,335 – 17,341 (st. dl. 6,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z ochranných žlábkových kolejnic a asfaltového povrchu, křižující komunikací je asfaltová silnice III. třídy č. 2097 (viz Obr. č. 5). Jedná se o přejezd zatížený silniční dopravou, jednotlivé přejezdové prvky vykazují špatnou držečnost a začínají se vytvářet deformace a nerovnosti. Vozovka je popraskaná s nerovnostmi v živiničném povrchu. Kolejnice v přejezdu

jsou opotřebované kolejovou a silniční dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek. Pražce jsou popraskané. Přejezd je situován v místě komunikace s mírným spádem, tudíž je nutné odvodnění přejezdu. Stávající odvodňovací žlab je zanesený a znečištěný a částečně již deformovaný a popraskaný.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno výstražnými kříži.



Obr. č. 5 – přejezd km 17,338 (P412)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení.

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

- 5,4 x 6,0 - vnější část (vlevo)
- 6,5 x 8,0 - vnější část (vpravo)
- 6,7 x 1,2 - vnitřní část přejezdu

Bude provedena demontáž ochranné žlábkové kolejnice v délce 6,7 m x 2. V km 17,328 – 17,348 (dl. 19,5 m x 2) bude provedena ojedinělá výměna kolejnic tvaru S49 rozdělení "c" současně s výměnou dřevěných pražců. Současně s výměnou pražců bude provedena výměna šterkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu nově vložených pražců. Dřevěné pražce budou vystrojeny následovně.

- v přejezdu - 12 ks - komplety s antikorozní úpravou ŽS 4 (svěrka ŽS4, šroub RS 1, matice M24, podložka Fe6) +dvoj.podkladnice
- mimo přejezd - 28 ks - komplety ŽS 4 (svěrka ŽS4, šroub RS 1, matice M24, podložka Fe6)

Bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou.

Vně přejezdu vlevo ve směru staničení bude provedena demontáž dílů odvodnění z prefabrikovaných dílů s litinovou mříží v délce 5,8 m a šířce 1,0 m. Po demontáži odvodňovacích

dílů bude vytvořena podkladní vrstva ze zhuštěné vrstvy šterkodrtě fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m. Nově bude zřízen odvodňovací silniční žlab s mřížkou v délce 6,0 m a šířce 0,7 m. V okolí přejezdu bude vlevo vyčištěn otevřený odvodňovací příkop s nezpevněným dnem v délce 16,0 m (km 17,341 -17,357).

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

- 5,4 x 6,0 - vnější část (vlevo)
- 6,5 x 8,0 - vnější část (vpravo)
- 6,7 x 1,2 - vnitřní část přejezdu

Před zřízením asfaltového krytu bude provedena montáž ochranné žlábkové kolejnice v délce 6,7 m x 2.

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

A.6 - Přejezd km 17,869 (P413) trati Krásný Jez – Nové Sedlo u Lokte

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 17,589 – 18,032 → oblouk, R = 600,0 m, D = 384,6 mm
- Sklonové poměry km 17,468 – 35,314 → trať stoupá – 20,50 ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce dřevěné (rozdělení „c“), upevnění ZT

Stávající stav

-Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 17,869 se nachází na trati Krásný Jez –Nové Sedlo u Lokte v úseku Loket – Nové Sedlo u Lokte v km 17,863 – 17,875 (st. dl. 12,4 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z ochranných žlábkových kolejnic a asfaltového povrchu, křižující komunikace je silnice II. třídy č. 226 tvořená z asfaltu (viz Obr. č. 6). Jedná se o přejezd velmi zatížený silniční dopravou, konstrukce je popraskaná s nerovnostmi v živičném povrchu. Kolejnice v přejezdu jsou opotřebované kolejovou a silniční dopravou s předpokládaným poškozením paty i upevňovadel (rez) od působení klimatických podmínek a údržby silnic v zimním období. Pražce jsou popraskané.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.



Obr. č. 6 – přejezd km 17,869 (P413)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení a bude vypnuto přejezdové zabezpečovací zařízení.

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

- 9,6 x 1,9(komunikace) + 2,4 x 2,0(chodník) - vnější část (vlevo)
- 9,2 x 1,9(komunikace) + 2,8 x 1,7(chodník) - vnější část (vpravo)
- 13,0 x 1,2 - vnitřní část přejezdu

Bude provedena demontáž ochranné žlábkové kolejnice v délce 13,0 m x 2. V km 17,852– 17,886 (dl. 17,0 m x 2) bude provedena výměna kolejnic S49 současně s výměnou kompletů a pryžové podložky. V km 17,856– 17,881 (dl. 12,5 m) bude provedena výměna betonových pražců SB8 a zároveň bude provedena výměna štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu nově vložených pražců. Pražce budou vystrojeny následovně.

- v přejezdu - 21 ks - komplety s antikorozi úpravou ŽS 4 (svěrka ŽS4, šroub RS 1, matice M24, podložka Fe6)
- mimo přejezd - 17 ks - komplety ŽS 4 (svěrka ŽS4, šroub RS 1, matice M24, podložka Fe6)

V místě přejezdu vč. potřebného výběhu bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou (km 15,950 – 18,000).

Vně přejezdu budou oboustranně vyhloubeny rýhy pro osazení závěrných zídek přejezdové konstrukce vč. betonových základů. V km 17,864 – 17,875 (st. dl. 10,8 m) bude provedena montáž celopryžové přejezdové konstrukce určena pro silné zatížení včetně uložení a osazení závěrných zídek a betonových základů. Podkladní vrstva betonového základu bude vytvořena ze zhuštěné vrstvy štěrku fr. 0/32 ve vrstvě o mocnosti min. 0,1 m a závěrná zídka bude spojena se základem betonovým lůžkem.

Komunikace bude zřízena z asfaltového povrchu ve vrstvách - podkladní, ložné a obrusné. Chodník bude zřízen z dlažby zámkové opatřen chodníkovým obrubníkem.

- 9,6 x 1,9(komunikace) + 2,4 x 2,0(chodník) - vnější část (vlevo)

- 9,2 x 1,9(komunikace) + 2,8 x 1,7(chodník) - vnější část (vpravo)

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

Po provedení stavebních prací na železničním přejezdu bude zapnuto přejezdové zabezpečovací zařízení.

A.7 - Přejezd km 17,784 (P122) trati Tršnice – Luby u Chebu

Pasportní údaje koleje

- | | |
|----------------------------|--|
| ▪ <u>Směrové poměry</u> | km 17,697 – 17,840 → oblouk, R = 495,0 m, D = 143,0 mm |
| ▪ <u>Sklonové poměry</u> | km 17,361 – 17,800 → trať stoupá – 9,30 ‰ |
| ▪ <u>Železniční svršek</u> | kolejnice T, pražce dřevěné (rozdělení „c“), upevnění RT |

Stávající stav

-Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 17,784 se nachází na trati Tršnice – Luby u Chebu v úseku LB MINERALS Skalná – Luby u Chebu v km 17,782 – 17,786 (st. dl. 3,6 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z vnitřní části železobetonovým přejezdovým panelem a křižující silnice je účelová komunikace – polní cesta tvořená ze zpevněného zemního materiálu (viz Obr. č. 7). Jedná se o přejezd zatížený lesnickou a zemědělskou technikou, konstrukce je popraskaná, vydrolená s nerovnostmi ve zpevněném povrchu a silničním panelu. Kolejnice a pražce v přejezdu jsou ve vyhovujícím stavu. Přejezd je situován v nadvýšení vůči místní komunikaci, tudíž není nutné odvodnění přejezdu.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno výstražnými kříži.



Obr. č. 7 – přejezd km 17,784 (P122)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení.

Bude provedena demontáž betonové konstrukce (silniční panely) vyjmutím železobetonových panelů z vnitřní části přejezdu v dl. 3,0 m.

Vpravo i vlevo z vnější části přejezdu bude odtěžen zhutněný zemní materiál v hloubce 0,2 m a bude provedena úprava povrchu.

- 8,0 x 4,0 – vnější část (vpravo)
- 8,0 x 4,0 – vnější část (vlevo)

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

Přejezdová konstrukce bude rozšířena na 6,0 m a zřízena z 2 ks panelů Intermont 1285x3000x170 ŽPP 1. Přejezdová komunikace bude zřízena z 2 x 2 ks panelů Intermont 600x3000x170 ŽPP 2 (vpravo i vlevo). Na vnější panely bude navazovat komunikace z drceného štěrku.

- 8,0 x 4,0 – vnější část (vpravo)
- 8,0 x 4,0 – vnější část (vpravo)
- 1,3 x 6,0 - vnitřní část přejezdu

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

A.8 - Přejezd km 5,838 (P107) trati Tršnice – Luby u Chebu

Pasportní údaje koleje

- Směrové poměry km 5,663 – 5,882 → přímá
- Sklonové poměry km 5,664 – 5,864 → trať stoupá – 5,10 ‰
- Železniční svršek kolejnice S49, pražce dřevěné (rozdělení „c“), upevnění ZT

Stávající stav

-Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

-Železniční přejezd:

Železniční přejezd v ev. km 5,838 se nachází na trati Tršnice – Luby u Chebu v úseku Vonšov - Skalná v km 5,835 – 5,841 (st. dl. 6,0 m). Konstrukce přejezdu je tvořena z vnitřní části železobetonovými přejezdovými panely a dřevěnými pražci, křižující silnice je místní komunikace (nepřístupná motorovým vozidlům) železobetonová (viz Obr. č. 8). Jedná se o nevyužívaný přejezd motorovými vozidly a je určen pouze pro pěší, konstrukce je popraskaná, vydrolená s nerovnostmi ve zpevněném povrchu a silničním panelu. Kolejnice v přejezdu jsou ve vyhovujícím stavu, pražce jsou vyžilé. Přejezd je situován v nadvýšení vůči místní komunikaci, tudíž není nutné odvodnění přejezdu.

Zabezpečení železničního přejezdu je zajištěno výstražnými kříži.



Obr. č. 8 – přejezd km 5,838 (P107)

Soupis vlastních stavebních prací

Před zahájením vlastních stavebních prací budou vytyčeny sítě podzemního vedení.

Bude provedena demontáž betonovo-dřevěné konstrukce vyjmutím železobetonových panelů a dřevěných pražců z vnitřní části přejezdu v dl. 6,0 m a zároveň vyjmuty silniční panely a dřevěné pražce vně vpravo i vlevo.

- 6,0 x 0,7 – vnější část (vpravo)
- 6,0 x 0,7 – vnější část (vlevo)

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

V km 5,832 – 5,843 (dl. 11,0 m) bude provedena ojedinělá výměna ojedinělá výměna pražce současně s výměnou kolejového lože - pražec dřevěný příčný vystrojený, štěrkového lože ve vrstvě o mocnosti 0,3 m pod ložnou plochu nově vložených pražců.

Dřevěné pražce budou vystrojeny novým materiálem následovně.

- v přejezdu – 6 ks - komplety s antikorozi úpravou ŽS 4 (svěrka ŽS4, šroub RS 1, matice M24, podložka Fe6)
- mimo přejezd - 11 ks - komplety ŽS 4 (svěrka ŽS4, šroub RS 1, matice M24, podložka Fe6)

Bude provedena výšková a směrová úprava polohy koleje metodou přesnou (km 5,813 - 5,863).

Přejezdová konstrukce a komunikace bude zkrácena na 3,0 m a zřízena ze silničních panelů a betonu.

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

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

C. Přípravné práce

Předpokládaná délka výluk:

Nepřetržité výluky:

A.1 (P75)	14 – 19. 7. 2021
A.2 (P95)	20 – 23. 6. 2021
A.3 (P96)	20 – 23. 6. 2021
A.4 (P110)	12 – 14. 7. 2021
A.5 (P412)	13 – 17. 9. 2021
A.6 (P413)	13 – 17. 9. 2021
A.7 (P122)	15 – 16. 7. 2021
A.8 (P107)	12 – 14. 7. 2021

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“.

Laboratorní rozbor kontaminace bude proveden na:

Odpad z čištění kolejového lože (přejezdy P75,P110,P412, P413,P122 a P110)

Vytyčení sítí infrastruktury:

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

Zpracování harmonogramu:

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

Oznámení DÚ:

Charakter stavebních prací nevyžaduje Ohlášení ani Stavební povolení vydávané DÚ.

D. Zabezpečení stavby

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

- zákon 262/2006 Sb., Zákoník práce
- vyhlášku ČÚBP a ČBÚ č. 324/1990 o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích ze dne 31. 7. 1990
- TKP staveb státních drah třetí aktualizované vydání – se zpracovanými změnami č. 1 až 12 s účinností od 1. 9. 2018
- Předpisy:

1. SŽ Bp1- Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací (platnost od 1. 1. 2021)
 2. SŽ Bp3 - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace (platnost od 1. 1. 2021)
- zákona č 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
 - NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
 - zákonem č. 133/1985 Sb. o požární ochraně
 - zhotovitel při své činnosti musí respektovat a dodržovat uvedené předpisy se zvláštním přihlédnutím k:
 - práci v průjezdném průřezu provozované trati
 - práci ve výškách
 - zhotovitel odpovídá za pracovní schopnosti a zdravotní způsobilost všech svých pracovníků i pracovníků podzhotovitelů, včetně doložení dokladů pro vstup do vyhrazených prostorů Správy železnic, s.o.
 - zhotovitel nese odpovědnost za případnou škodu, která vznikne objednateli při nedodržení výše uvedených povinností
 - zhotovitel si zajišťuje na vlastní náklady bezpečnostní hlídku, která je povinna řídit se předpisem SŽ Bp1 - Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací (platnost od 1. 1. 2021)
- b) Likvidace odpadů
- nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č.185/2001 Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství
 - původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí
 - dosavadní likvidace odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz vyhl. MŽP č. 381/2001 Sb. (příloha č. 1, katalog odpadu) a vyhl. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady
 - skládka pro uložení odpadů je vybírána z okolí místa opravné práce (např. Chocovice u Chebu, SAFER – CHODOV, ČINOV u K. Varů, Vrbička u Podbořan)
 - v případě, že výzisky zemního materiálu ze strojního čištění vyhoví předepsaným laboratorním rozborům, zapracují se do stavby (např. bankety, zpevnění cest atd.)
- c) Vliv stavby na životní prostředí
- v průběhu výstavby bude okolí stavby zatíženo samotnou stavební činností (hluk, zvýšený pohyb dopravních prostředků, apod.). Z hlediska vlivu na životní prostředí lze charakterizovat materiály použité na stavbě jako nezávadné.
 - při provozu dokončené stavby nedojde ke změnám v působení stavby na životní prostředí.
- d) Požadavky na přípravu a realizaci stavby
- při realizaci stavby nesmí dojít ke střetu se zájmy touto stavbou dotčených organizací a fyzických osob

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

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

- zhotovitel zajistí, že veškerá geodetická činnost při přípravě a realizaci stavby bude provedena na základě předložené projektové dokumentace, která bude vyhotovena v soustavě ŽBP poskytnuta správcem SŽG Praha, prostřednictvím jmenovaného ÚOŽI investora, Ing. Roman Poustka, kontakt. údaje: tel. 972 524 657, 724 986 116, email: poustka@spravazeleznic.cz.
- v průběhu provádění geodetických činností bude postupováno dle stanovených metodických pokynů pro jednotlivé geodetické činnosti. V průběhu realizace stavby musí být chráněny měřické body ŽBP, v případě jejich možného ohrožení bude konzultováno se správcem ŽBP.

E. Obecně platné podmínky

Jednotlivé soupisy prací jsou rozděleny do stavebních objektů, vždy s odkazem na jednu cenovou soustavu. Základní soupisy prací jsou oceněné na základě **Sborníku pro údržbu a opravy železniční infrastruktury pro rok 2021 (čj. 1769/SFDI/14157/2020)** s účinností od 1. 1. 2021. 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 2021 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. – CTD, oddělení ÚATT – oddělení typové dokumentace. Stavební deník je také zveřejněn na internetových stránkách <http://typdok.tudc.cz> pod odkazem stavební deníky.

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

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

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

Zhotovitel zodpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví při práci svých pracovníků a pracovníků podzhotovitelů. Všichni tito pracovníci musí dodržovat znění předpisu SŽ Bp1 Přepis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, dále se řídí ustanovením zákona č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, NV č. 591/2006 Sb. o bližších

minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákonem č. 133/1985 Sb. o požární ochraně. Zhotovitel odpovídá za pracovní schopnosti a zdravotní způsobilost všech svých pracovníků i pracovníků podzhotovitelů, včetně doložení dokladů pro vstup do vyhrazených prostorů Správy železnic, s.o. Zhotovitel nese odpovědnost za případnou škodu, která vznikne objednateli při nedodržení výše uvedených povinností.

F. Dokončovací práce

Součástí převzetí prací bude předložení dokladů 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, d, e, f, g, h.**

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

G. 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, 20, 21, 22, 23.**

Seznam příloh:

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

Příloha č. 2 – Schéma přejezdu

Příloha č. 3 – Dokumentace provedených prací

Příloha č. 4 – Překážky

Termín plnění:

červen 2021 – 30. 06. 2022

V Karlových Varech 27. dubna 2021

Miloš Vyhnálek

přednosta ST Karlovy Vary