

Průvodní (Technická) zpráva

Oprava trati v úseku Nejdek – Nové Hamry

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

A. Identifikační údaje

Název stavby: **Oprava trati v úseku Nejdek – Nové Hamry**

- PS 10-01-02 Ochrana stávající kabelizace
- SO 10-10-01 Nejdek (mimo) - METALIS, železniční svršek
- SO 10-11-01 Nejdek (mimo) - METALIS, železniční spodek
- SO 10-21-01 Propustek v km 20,203
- SO 20-21-01 Propustek v km 26,077
- Propustek v km 19,880
- Nejdecký tunel ev.č. 67
- Vysokopecký tunel ev.č. 68
- SO 90-14-01 - Výstroj trati
- SO 20-10-01 dD3 Nové Hamry, železniční svršek
- SO 20-11-01 dD3 Nové Hamry, železniční spodek
- SO 10-13-01 Přejezd P173 v evid. km 20,548

Místo stavby: Trať: Karlovy Vary – Potůčky st. hr.

DU/TUDU: Nejdek – Metalis 0141 08
dD3 Nové Hamry 0141 F1

Kolej: traťová a staniční koleje

Traťová rychlost: 50 km/h

Traťová třída zatížení: B2 (6,4 t/ 18,0 t)

Traťový okrsok: TO Nejdek

Místo vymezení staveniště:

- Místo stavby se nachází na pozemcích Správa železnic, s.o., parcelní číslo 3287/5; 3303/1; na pozemcích ČD, a.s. 3287/6, 2203/1 (Příloha č. 1).
- Přístup na staveniště kolejovou mechanizací je po pozemcích ČD, a.s. a Správy železnic, s.o. a obce Nové Hamry
- Skládka a meziskládka ukládaného a vyzískaného materiálu bude na pozemcích ČD, a.s. 3287/6, 2203/1 a obce Nové Hamry 2203/10 (Příloha č. 1).

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

Zhotovitel: Stavební práce budou provedeny dodavatelskou činností.

Technický dozor objednatele:

ST Karlovy Vary

VPO ST K. Vary: Jan Tvarůžek, tel. 602 616 218
Systém. spec. ST K. Vary: Josef Rosenkranz, tel. 602 320 395

SMT ÚNL

Systém. Spec., SMT: Ing. Jiří Kuruc, tel. 724 951 667
Místní správce 8, SMT: Jiří Leirterman, tel. 724 960 847

B. Pasportní údaje (viz tištěný pasport)

Nejdek - Metalis

Směrové poměry TK

- km 19,655 – 19,736 kolej v levém oblouku o poloměru $R = 200,0$ m, s převýšením $D = 64,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 27,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 27,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 27,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 10,0$ mm.
- km 19,736 – 19,789 kolej v přímé
- km 19,789 – 20,389 kolej v pravém oblouku o poloměru $R = 170,0$ m, s převýšením $D = 109,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 498,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - 34,0$ m, $lvz_1 = 44,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 68,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 15,0$ mm.
- km 20,381 – 20,423 kolej v přímé
- km 20,423 – 20,566 kolej v levém oblouku o poloměru $R = 201,0$ m s převýšením $D = 77,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 94,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 30,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 30,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 10,0$ mm.

Sklonové poměry TK

19,223 km - 19,667 km - trať stoupá	2,50 ‰
19,667 km - 19,932 km - trať stoupá	25,40 ‰
19,932 km - 20,076 km - trať stoupá	21,24 ‰
20,076 km - 20,423 km - trať stoupá	24,24 ‰
20,423 km - 20,548 km - trať stoupá	1,50 ‰
20,548 km - 20,589 km - trať stoupá	24,07 ‰

Geometrické parametry koleje budou vyrovnány dle projektové dokumentace.

Dopravna Nové Hamry – 1.SK

Směrové poměry

- km 25,984 – 26,025 kolej v přímé
- km 26,025 – 26,121 kolej v pravém oblouku o poloměru $R = 160,0$ m, s převýšením $D = 79,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 96,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 33,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 33,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 16,0$ mm.
- km 26,121 – 26,201 kolej v přímé
- km 26,201 – 26,287 kolej v levém oblouku o poloměru $R = 180,0$ m s převýšením $D = 64,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 86,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 33,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 33,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 14,0$ mm.
- km 26,287 – 26,320 kolej v přímé

- **Sklonové poměry**

25,984 km - 26,304 km - trať stoupá 2,03 ‰
26,304 km - 26,320 km - trať stoupá 3,86 ‰

Geometrické parametry koleje budou vyrovnány dle projektové dokumentace.

Dopravna Nové Hamry - 3.SK

Směrové poměry (3.SK – bez evidence, vztaženo k 1.SK)

- km 25,984 – 26,025 kolej v přímé
- km 26,025 – 26,121 kolej v pravém oblouku o poloměru $R = 160,0$ m, s převýšením $D = 79,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 96,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 33,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 33,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 16,0$ mm.
- km 26,121 – 26,201 kolej v přímé
- km 26,201 – 26,287 kolej v levém oblouku o poloměru $R = 180,0$ m s převýšením $D = 64,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 86,0 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_1 - lvz_1 = 33,0$ m a $lp_2 - lvz_2 = 33,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 14,0$ mm.
- km 26,287 – 26,320 trať v přímé
- **Sklonové poměry (3.SK – bez evidence, vztaženo k 1.SK)**
25,984 km - 26,304 km - trať stoupá 2,03 ‰
26,304 km - 26,320 km - trať stoupá 3,86 ‰

Geometrické parametry koleje budou vyrovnány dle projektové dokumentace.

C. Stávající stav

Trať: je jednokolejná, neelektrifikovaná

Nejdek - Metalis

Železniční svršek:

- Kolejnice – km 19,622 – 19,775 kolejnice tvar S49, vloženy roku 1989 (užité). Vlivem stáří a provozu vykazují značně nevyhovující stav. Jsou opotřebovány bočním i svislým ojetím.
- Kolejnice – km 19,775 – 20,540 kolejnice tvar S49, vloženy roku 2005 (užité). Vlivem stáří a provozu vykazují značně nevyhovující stav. Jsou opotřebovány bočním i svislým ojetím.
- Kolejnice – km 20,540 – 20,571 kolejnice tvar A, vloženy roku 1957 (nové). Vlivem stáří a provozu vykazují značně nevyhovující stav. Jsou opotřebovány bočním i svislým ojetím.
- Pražce – km 19,622 - 19,732 dřevěné, rozdělení „c“ (38 pr./25,0 m), vložené v roce 2012-2017 (nové), dřevěné pražce jsou vystrojené žebrovými podkladnicemi s komplety ŽS 4.
- Pražce – km 19,732 – 20,540 dřevěné, rozdělení „c“ (38 pr./25,0 m), vložené v roce 2005 (užité), dřevěné pražce jsou vystrojené žebrovými podkladnicemi s komplety ŽS 4.

- Pražce – km 20,540 – 20,552 dřevěné, rozdělení „c“ (38 pr./25,0 m), vložené v roce 2000 (nové), dřevěné pražce jsou vystrojené žebrovými podkladnicemi s komplety ŽS 4.
- Pražce – km 20,552 – 20,577 SB5, rozdělení „d“ (41 pr./25,0 m), vložené v roce 2018 (užité), betonové pražce jsou vystrojené rozponovými podkladnicemi s komplety T5/T6.
- Dřevěné pražce jsou vyžilé, tím je snížena drážebnost upevňovadel. Předepsané míry a hodnoty jsou na mezní provozní toleranci, stav betonových pražců odpovídá r.v.1977.
- Kolejové lože - štěrk v kolejovém loži je znečištěný.
- Spojovací součásti – kolej je svařena do bezстыkové koleje.

Železniční spodek:

Nefunkční – neplní svou funkci.

Dopravna Nové Hamry – 1.SK

Železniční svršek:

- Kolejnice – kolejnice tvar S49, vloženy roku 2008 - 2011 (užité). Vlivem stárí a provozu vykazují značně nevyhovující stav. Jsou opotřebovány bočním i svislým ojetím.
- Pražce – SB5, rozdělení „c“ (38 pr./25,0 m), vložené v roce 2018 (užité), pražce jsou vystrojené rozponovými podkladnicemi s komplety T5/T6.
- Kolejové lože - štěrk v kolejovém loži není znečištěný.
- Spojovací součásti – kolej je svařena do bezстыkové koleje.

Železniční spodek:

Odpovídá parametrům předpisu SŽ S4.

Dopravna Nové Hamry - 3.SK

Železniční svršek:

- Kolejnice – kolejnice tvar 49E1, vloženy roku 2020 (nové).
- Pražce – B03, rozdělení „c“ (38 pr./25,0 m), vložené v roce 2020 (nové)
- Kolejové lože - štěrk v kolejovém loži není znečištěný.
- Spojovací součásti – kolej je svařena do bezстыkové koleje.

Železniční spodek:

Odpovídá parametrům předpisu SŽ S4.

Mostní objekty a tunely:

Propustek v km 19,880 – betonový trubní propustek s betonovými čely ukončenými římsou, do propustku zaústěno odvodnění železničního spodku.

Propustek km 20,203 – stávající litinový trubní propustek bude vybourán.

Propustek km 26,077 – stávající otevřený propustek v žst Nové Hamry bude vybourán.

Nejdecký tunel ev.č. 67 – tunel délky 230 m s kombinovanou betonovou a kamennou obezdívkou a betonovými portály ukončenými římsou ve směrovém oblouku.

Vysokopectký tunel ev.č. 68 – tunel délky 68 m s kamennou obezdívkou a portály ukončenými římsou ve směrovém oblouku.

D. Přípravné práce

Předpokládaná délka výluk:

Nepřetržitá výluka → 45 N od 2. 5. do 15. 6. 2023

Zpracování projektové dokumentace:

Realizační části opravné práce předcházela VZ na projektovou dokumentaci „Oprava trati Nejdek – Nové Hamry (projekt)“.

Na mostní objekty a tunely, na které nebyla zpracována projektová dokumentace, bude zhotovena realizační dokumentace zhotovitele. Jedná se o propustek km 19,880, Nejdecký a Vysokopectký tunel.

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 budou ve stejné výluce probíhat údržbové práce CPS, z rámcové smlouvy údržba v obvodu ST.

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
- 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 si zajistí geodetickou činnost při práci ASP. Směrová a výšková úprava koleje bude provedena na základě projektové dokumentace.
- Budou vytyčeny propustky v km 20,203 a km 26,077 dle projektové dokumentace.

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 2022 (čj. 1769/SFDI/20355/2021)** s účinností od 1. 1. 2022. 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 2022 02**.

Zhotovitel je povinen ode dne převzetí staveniště vést na stavbě stavební deník. Na každý mostní objekt a tunel bude veden samostatný stavební deník.

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

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

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

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

Zhotovitel zodpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví při práci svých pracovníků a pracovníků podzhotovitelů. Všichni tito pracovníci musí dodržovat znění předpisu 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.

G. Soupis vlastních stavebních prací

PS 10-01-02 Ochrana stávající kabelizace

Úpravy kabelových tras jsou vyvolány prováděnými stavebními pracemi. Dochází k úpravě směrového řešení žel. svršku.

Úsek Nejdek (mimo) - výh. na vl. METALIS

Vzhledem k úpravám odvodnění žel. spodku, dochází ke kolizi se stávajícími kabelovými trasami sdělovacích a zabezpečovacích zařízení. Z tohoto důvodu bude provedena úprava (přeložení) kabelových tras v km 19,950 – 20,020 a dále v km 20,415 – 20,525.

V těchto místech se jedná o sdělovací kabelizaci (traťový kabel 10XN0,8, 1x trubka s optokabelem, 1x rezervní trubka) a 5 x kabely zabezpečovacího zařízení.

Úsek dopravní Nové Hamry

Vzhledem k úpravám odvodnění žel. spodku, dochází ke kolizi se stávajícími kabelovými trasami sdělovacích a zabezpečovacích zařízení. Z tohoto důvodu bude provedena úprava (přeložení) kabelových tras v km 26,200 - 26,285.

SO 10-10-01 Nejdek (mimo) - METALIS, železniční svršek

Železniční svršek v dotčeném traťovém úseku je tvaru kolejnic S49 na dřevěných pražcích s tuhým upevněním a na pražcích betonových různého stáří. Rozdělení pražců je „C“. Koleje jsou svařené do BK.

Podél koleje je osazena stávající výstroj trati (rychlostníky, sklonovníky, staničníky).

Výhybka č. 10 v žst. Nejdek a výhybka č. 1M na konci úseku jsou fixní. Žádné stavební práce se na nich nepředpokládají. Vyjma práce na v.č. 10, kdy bude nutno realizovat opravu svodného potrubí.

Staničení

Řešený úsek je součástí 1. etapy projektu. Staničení bylo převzato z nestavebního projektu PPK (podkladem od SŽG Praha) a je vztaženo k výhybce č. 10 v ŽST Nejdek. V rámci 2. etapy projektu dojde potom k přestaničení prvků dopravní Pernink, Nové Hamry a navazujících stavebních projektů SŽG.

Rychlosti

Traťová rychlost v koleji vychází z podkladů Správy železnic s.o. – Tabulky traťových poměrů. V návrhu je uvažováno i s požadovaným výhledovým posouzením na využití nedostatku převýšení V130. Stávající traťová rychlost se v tomto řešeném úseku nemění, zůstává $v=50$ km/h, od km 20,427 911 do ZV 1M je potom $v=45$ km/h.

Začátek úseku ... km 19,662 000

Konec úseku ... km 20,568 194

Kapacitní údaje:

Demontáž stávající koleje dl. 906,19 m

Oprava koleje, mat. nový kol. 49E1, pražec dř. dl. 27,50 m

Oprava koleje, mat. nový kol. 49E1, pražec „Y“ dl. 697,64 m

Oprava koleje, mat. nový kol. 49E1, pražec bet. dl. 2,6 m dl. 181,02 m

Železniční svršek:

Železniční svršek je navržen s použitím kolejnic tv. 49E1 na pražcích dřevěných, betonových dl. 2,60 a na pražcích Y.

Úseky s železničním svrškem dle staničení:

km 19,662 000 – km 19,677 000 49E1, pražce dř dl. 15,0 m

km 19,677 000 – km 20,374 634 49E1, pražce „Y“ dl. 697,64 m

km 20,374 634 – km 20,555 698 49E1, pražce bet. dl. 2,60 dl. 181,02 m

km 20,555 698 – km 20,568 194 49E1, pražce dř dl. 12,5 m

Železniční svršek je navržen nový tv. 49E1 na pražcích nových dřevěných, betonových dl. 2,60m s upevněním W14, rozdělení „c“. Ocelové pražce „Y“ budou mít rozdělení „k“ 1320 mm. Tabulka ocelových pražců „Y“ včetně rozšíření rozchodu a jeho výběhů je součástí výkresů „Kladečský plán“.

Pražcové kotvy:

Pražcové kotvy jsou navrženy v posledním oblouku před výhybkou 1M , tj. v oblouku o $r=200$ m.

Začátek osazení pražcových kotev ... km 20,427 886

Konec osazení pražcových kotev ... km 20,562 715

Celková délka úseku s pražcovými kotvami je 134,83 m.

Směrové řešení:

Směrové a výškové řešení koleje bylo vyhotoveno a projednáno dle zadání i s ohledem na požadovanou opravu odvodňovacích příkopů po obou stranách koleje.

Kolej je v začátku úseku směrově napojena na tečnu přes v.č. 10 dle podkladů SŽG, tj. směrově vychází z projektu PPK. To samé platí i pro konec úseku tedy v.č. 1M. Z projektu PPK v ŽST Nejdek vychází i návrh výškového řešení, v konci úseku je výškové řešení projektu PPK upraveno (viz. Příloha Podélný profil). Rovněž staničení vycházející z dodaných podkladů se v řešeném úseku vzhledem ke změně parametrů oblouků mění oproti projektu PPK.

Začátek opravy koleje etapa 1 (ZV10) ... km 19,662 000

Konec opravy koleje etapa 1 (ZV 1M) ... km 20,568 194

Výškové řešení:

Výškově kolej vychází z projektu PPK v ŽST Nejdek a napojuje se na výškové řešení projektu PPK v konci úseku v za v.č. 1M. V této části je výškové řešení projektu PPK upraveno, je minimalizován počet LN. Napojení nového výškového řešení na projekt PPK je v LN v km 20,630. Návrh výškového řešení vychází z geodeticky zaměřených stávajících hodnot TK.

Bezстыková kolej:

Do bezстыkové koleje bude svařen celý úsek.

Zřizování bezстыkové koleje se bude v plném rozsahu řídit předpisem SŽDC S3/2 – Bezстыková kolej včetně dodržení předepsané upínací teploty a kontrole a přejímce svarů. V rámci zřízení BK bude nutno doložit polohu koleje v souladu s platným zněním předpisů metodou APK.

Kolejové lože:

Stávající kolejové lože nebude strojně pročištěno. Stávající mocnost kolejového lože dle průzkumu nedosahuje normových hodnot. V traťovém úseku jsou navrženy převážně zdvihy, proto kolejové lože bude po vyjmutí železničního svršku rozhrnuto, zhutněno a poslouží jako vrstva pro pokládku nového železničního svršku. Po montáži nového železničního svršku bude kolejové lože doplněno z nového materiálu a upraveno do předepsaného tvaru. Kolejové lože v místě železničního přejezdu ev. km 20,548 bude odtěženo v rozsahu 5 m před a 5 m za stávající přejezdovou konstrukci a nahrazeno kolejovým ložem novým.

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis SŽDC S3. Ustanovení těchto předpisů je třeba dodržet při veškerých dodávkách kameniva pro kolejové lože. Kolejové lože opravované koleje je v celém úseku otevřené, mimo oblasti u mostních objektů, železničního přejezdu km 20,548 a kolejové lože za v.č. 10 je vlevo až po konec zatrubnění uzavřené. Vpravo koleje za v.č. 10 kolejové lože přechází v otevřené až za osvětlovací věž v km 19,710. Rovněž v úseku mezi žel. přejezdem v ev. km 20,548 a ZV 1M a podél celé výhybky 1M je kolejové lože navrženo uzavřené. Výhybka 1M v majetku cizího vlastníka není předmětem této akce.

Nové kolejové lože bude z kameniva hrubého drceného frakce 31,5/63 min. třídy A dle předpisu SŽDC S3 díl X o tloušťce 0,35 m pod ložnou plochou betonových pražců, 0,30 m pod ložnou plochou pražce „Y“ a 0,30 m pod ložnou plochu dřevěných pražců.

Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno pro celou opravovanou kolej dle předpisu SŽDC S3 – část III.. Osazení zajišťovacích značek bude provedeno za účasti investora a SŽG. Konzolové značky budou po zaměření doplněny tabulkami s popisem dle výše uvedeného předpisu. Vzdálenost zajišťovacích značek od osy koleje by měla být v rozmezí 3,0 m – 10,0 m. Počet zajišťovacích značek je uveden v SO 90-14-01 Výstroj trati a vychází celkem na 34 ks. Zhotovitel před osazením předloží SŽG plán umístění k odsouhlasení.

Odstranění dřevin podél trati:

Podél části rekonstruovaného traťového úseku se nacházejí v těsné blízkosti železniční trati náletové dřeviny. Ty budou v souladu se zákonem č. 266/194 o drahách (ve smyslu zvláštních předpisů podle zákona č.114/1992 Sb. odstraněny a bude tak zvýšena bezpečnost provozu s ohledem na rozhledové poměry. Dalším důvodem pro odstranění náletových dřevin je úprava svahů stávajícího tělesa dráhy z důvodu opravy odvodnění. Vzhledem k tomu, že se ve většině případů jedná opravdu o nálet a průměr kmenů se pohybuje většinou do 5 cm, předpokládáme, že tento porost v rámci stavby bude na místě upraven štěpkovačem.

Přesný rozsah úpravy svahů bude v rámci stavby projednán se zástupci ST Karlovy Vary.

Při provozu dokončené stavby nedojde ke změnám v působení stavby na životní prostředí.

SO 90-14-01 - Výstroj trati

Stávající výstroj trati podél koleje bude vyjmuta. Podél nové koleje bude osazena výstroj trati komplet nová (staničníky, rychlostníky, sklonovníky, výstražné kříže, výstražné kolíky), viz. Výkresová příloha.

SO 10-11-01 Nejdek (mimo) - METALIS, železniční spodek

Železniční spodek, především jeho odvodnění prakticky neexistuje, odvodňovací příkopy jsou zanesené a ve většině délky neplní svoji funkci. Návrh úprav pražcového podloží nebyl zadavatelem požadován, a tudíž nebyl ani řešen. Předpokládá se, že min. v začátku úseku kde kolej prochází skalním masivem se pod kolejovým ložem nachází skála. V rámci průzkumných prací byl proveden pouze geotechnický průzkum svahu, při kterém se zjišťovala přítomnost skal. Výsledky byly zahrnuty do návrhu úpravy svahu vlevo i vpravo koleje v řešeném úseku.

Odvodnění

Příkopy všeobecně

Podél směrově a výškově upravené koleje je navržena reprofilace stávajících odvodňovacích příkopů. Jejich situování a zastaničení je zřejmé ze situačního výkresu, z podélného profilu koleje a hlavně z jednotlivých příčných řezů. Vzhledem k tomu, že celá opravovaná kolej se nachází ve značném stoupání (přes 20‰, se spádem proti směru staničení) není problém se sklonovými poměry, spíše s okolními zvětralými svahy zářezů. Problematické jsou stávající úzké zářezy, v začátku úseku hlavně vlevo koleje je tento zářez tvořen skalními masivy se zachytnými sítěmi. V konci úseku jsou potom svahy vlevo obloženy kamenným obkladem, který nelze narušit. Pro zjištění materiálu svahu pro uvažované odtěžení byl proveden GTP.

Tento průzkum byl proveden pomocí mechanizace a za přítomnosti zadavatele. Výsledky průzkumu byly zpracovány do návrhu.

V úseku z výše uvedených důvodů nelze reprofilovat příkopy, a i osadit příkopové tvárnice v normovém tvaru. Bylo rozhodnuto převážnou část zpevněných tvořených příkopů příkopovými tvárnici TZZ4 osadit 0,25 m pod úroveň pláň tělesa železničního spodku (dále jen PTŽS). Stejná hloubka osazení příkopových tvární tj. 0,25 pod PTŽS je navržena i podél pražcových rovinanin.

Výškově sklon příkopů v jednotlivých úsecích je shodný se sklonem koleje, s nutnou úpravou sklonu např. před navazujícím propustkem. Z těchto důvodů a po provedení průzkumných prací bylo navrženo řešení příkopů:

Odvodnění vlevo koleje:

- zatrubněný příkop dl. 20,58 m
- nezpevněný příkop dl. 11,1 m
- zpevněný příkop, TZZ 4 dl. $292,0 + 327,78 + 62,60 = 682,38$ m
- pražcová 3řadá rovinanina dl. ... 46,12 m
- pražcová 2řadá rovinanina dl. ... 7,29 m
- oprava skluzu plocha 22,0 m²

Odvodnění vpravo koleje:

- vsakovací žebro š. 0,5 m, hl. 1,0 m dl. 33,0 m
- nezpevněný příkop dl. $67,0 + 140,0 + 38,0 = 245,0$ m
- zpevněný příkop, TZZ 4 dl. $3,0 + 3,0 + 207,8 + 39,5 = 253,3$ m
- příkopové žlaby J-malé dl. ... $138,0 + 48,0 = 186,0$ m
- pražcová 3řadá rovinanina dl. ... 187,71 m
- pražcová 2řadá rovinanina dl. ... 7,26 m

J-žlaby

Vpravo koleje v úseku km 19,750 – km 19,940 (s vynecháním části u propustku ev. km 19,880) jsou navrženy J-žlaby „malé“. Tyto žlaby je nutno osadit z důvodu stísněných prostorových poměrů. Navržené J-žlaby v blízkosti propustku km 19,880 navazují na jeho výtok. Příkopové žlaby jsou navrženy na jednotnou vzdálenost od osy koleje (líc žlabu) na 2,20 m. Sklon žlabů je shodný se sklonem koleje.

V začátku a konci úseku se poslední 4 ks žlabů odklánějí od osy koleje do osy navazujícího příkopu. Za těmito J-žlaby na začátku a na konci je navrženo zpevnění dna příkopu v dl. 3,0 m. Rovněž u propustku km 19,880 je navržen úsek od žlabů po výtok z propustku se zpevněním příkopovými tvárnici v dl. cca 3,0m.

Začátek osazení J-žlabů km ... 19,750 000

Konec osazení J-žlabů km ... 19,888 000

Prostor propustku ev. km 19,880

Začátek osazení J-žlabů km ... 19,892 000

Konec osazení J-žlabů km ... 19,940 000

Vsakovací žebra

Příkop v začátku úseku vpravo koleje není nikam zaústěn. Tvar příkopu pozvolně přechází v zapuštěné kolejové lože. Dle informací správce je sice mezi výhybkou č. 10 a vlečkovou kolejí osazeno svodné potrubí, které se však nepodařilo při průzkumných pracích zjistit. Příkop vpravo trati tedy není nikam sveden. Současně byla vpravo koleje nedávno zřízena osvětlovací věž, jejíž základy jsou přibližně v ose případných odvodňovacích zařízení.

Navrženo je tedy zřízení vsakovacího žebra v dl. 33 m, zakončené cca 15 m před zmíněným osvětlovacím stožárem. Vsakovací žebro je navrženo v úseku km 19,714 - 19,747. Je šířky 0,5 m s hloubkou dna 1,0 m pod PTŽS. V případě, že při zemních pracích nebude zjištěno skalní podloží, bude žebro zřízeno širší a hlubší. V případě, že při výkopech bude zjištěno stávající svodné potrubí (viz. informace pamětníků), bude toto svodné potrubí opraveno a zaústěno do svodného potrubí napříč kolejí pod výh. č. 10. Přejít z otevřeného příkopu do zatrubnění bude řešen v rámci AD. Vsakovací žebro bude mít jednotnou výplň rýhy drceným kamenivem frakce 16/32 (možno využít vhodný výzisk z KL). Stěny a dno rýhy vsakovacího žebra budou vyloženy separační geotextilií.

Pražcové rovnaniny

Z důvodu minimalizace výkopových prací je navrženo podél koleje za zpevněnými příkopy zřídit pražcovou rovnaninu z užitých betonových pražců ve 2 úsecích. Jedná se o úseky:

Vlevo koleje - km 20,563 042 – km 20,601 900 (3řadá pražcová rovnanina) a km 20,601 900 – km 20,609 190 (2řadá pražcová rovnanina)

Vpravo koleje - km 20,210 290 – 20,398 000, 3řadá pražcová rovnanina.

Celková délka navržených 3řadých pražcových rovnanin je: 38,86 m + 180,71 m = 226,57 m.

Celková délka navržených 2řadých pražcových rovnanin je: 7,26 m.

Pražce (předpoklad SB6) budou spojeny ocelí S235 Ø 16 mm. Jejich délky budou 0,80 m (3řadé) a 0,60 m (2řadé). Celkové délky prutů budou 1,88 m (3řadé) a 1,48 m (2řadé) dl. min. 0,80 m. Kovové spony budou chráněny proti účinkům koroze. Použije se žárové zinkování ponorem bez nátěrů v souladu s předpisem SŽDC S 5/4 Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí - parametry: Stupeň korozní agresivity prostředí podle ČSN EN ISO 12944-2 (tab.2/1), SŽDC S5/4 (příloha B): C2 – nízká. Požadovaná životnost podle ČSN EN ISO 12944-5 a SŽDC S5/4 (tab. 1): střední M). Příprava povrchu podle ČSN EN ISO 12944- 4: Otryskání pískem na stupeň Sa 2.

Bludné proudy se nevyskytují, protože nejbližší elektrifikovaná trať je vzdálená více než 5 km. Není proto nutná ochrana podle SŽDC SR 5/7 (S).

Základová spára bude ve sklonu 4 %. Minimální modul přetvárnosti bude $E_{min} = 15 \text{ MPa}$. Na ní bude podkladní suchý beton C 16/20n – XF1 tl. 50 – 75 mm.

Gabiony

Před mostem v evid. km 20,031 se na pravé straně opraví stávající gabion. Jeho rozměry jsou šířka x výška x délka = 0,5 x 1,0 x 2,0 m. Stávající gabion je značně posunutý a natočený. Pro umožnění úpravy se dočasně odstraní kolejové lože za jeho rubem (tloušťka 0,5 m). Pro dočasné odstranění zemního tělesa za jeho rubem (výška dalších 0,6 m) se použije dočasné pažení na zajištění zemního tělesa a GPK neprovozované koleje během realizace zemních prací na zemním tělese. Vytvoří se dočasné pažení ze svislých zápor kotvených k železničnímu svršku. Pažení musí eliminovat nepříznivé deformace zemního tělesa železniční trati během realizace. Pažení bude zatíženo zvýšeným aktivním zemním tlakem na kotvené konstrukce (tzn. stálé zatížení – zemina v zemním tělese) podle ČSN 73 0037 od zeminy třídy S4 SM – písek hlinitý (nejnepříznivější možnost zeminy). Při realizaci je nutné prověřit skutečný stav místa výkopu.

Ochrana zemních svahů

Nově upravené svahy zemního tělesa, které jsou navrženy v tomto projektu stavby budou chráněny před nepříznivými vlivy (větrná a vodní eroze). Vlastní ochrana je navržena jako vegetační. Ochrana obnažených ploch nově navržených svahů je v celém úseku navržena pomocí hydroosevu.

Propustek km 19,880

V rámci stavby bude stávající propustek prodloužen na výtoku, kolmé čelo bude ubouráno a propustek bude prodloužen a ukončen šikmo s odlážděním svahu. Stávající čelo na vtoku bude sanováno a doplněno přechody z uzavřeného do otevřeného šterkového lože.

SO 10-21-01 Propustek v km 20,203

Propustek bude přestavěn dle projektové dokumentace na trubní z železobetonových trub DN 600 s jímkou na vtoku a kolmým čelem na výtoku.

Nejdecký tunel

Betonové a kamenné zdivo tunelové obezdívky bude kompletně otryskáno, torkret v klenbě betonových pasů bude reprofilován. Portály budou otryskány, reprofilovány, všechny sanované betonové plochy budou opatřeny ochranným nátěrem. Na římsy portálů bude umístěno ochranné zábradlí. Budou doplněna čísla pasů a provedeny bezpečnostní nátěry dle předpisu SŽDC S6.

Vysokopectký tunel

Kamenné zdivo tunelové obezdívky bude kompletně otryskáno. Portály budou otryskány, lokálně přezděny a vyspárovány. Na výjezdovém portále bude ubourána stávající římsa a zhotovena nová železobetonová. Na římsy portálů bude umístěno ochranné zábradlí. Budou doplněna čísla pasů a provedeny bezpečnostní nátěry dle předpisu SŽDC S6.

SO 20-10-01 dD3 Nové Hamry, železniční svršek

Začátek úseku je stanoven v začátku zaoblení lomu sklonu LN1.0 v km 25,927 352. Konec úseku pak v začátku výhybky č. 3 v km 26,377 179, kde jsou parametry koleje převzaté z projektu PPK. V kolejích bude provedena směrová a výšková úprava. Žel. svršek zůstane stávající.

Výhybky

V ŽST jsou 3 stávající výhybky po TSO v dobrém stavu, které nebudou oproti projektu stavebně řešeny (směrové posuny). Bude provedena směrová a výšková úprava výhybek ve stávající poloze. Výběhy z těchto výhybek do projektované polohy koleje č.1,2 a 3 budou provedeny na co nejkratší stavební délce a nebudou vyhodnocovány v rámci APK. Výhybky č. 1 a 3 jsou vybaveny samovratnými přestavníky. U stávajících výhybek není uvažováno s výměnou pražců, dlouhých pražců, či zkrácených pražců za výhybkou.

TABULKA VÝHYBEK dD3 Nové Hamry:

Číslo výh.	nový km (vztaž. k 1. SK)	v koleji č.	označení výhybky	EOV	poznámka
1	25,940 560	1	J S49-1:9-190 -L-I-HZ-d-K-ZP-U	ANO	Stáv. výhybka se směrovou a výšk. úpravou
2	25,973 791	1	J S49-1:9-190 -P-p-HZ-d-K-ZP-U	NE	Stáv. výhybka se směrovou a výšk. úpravou
3	36,419 393	1	J S49-1:9-190 -P-I-HZ-d-K-ZP-U	ANO	Stáv. výhybka se směrovou a výšk. úpravou

Kolejnice

Byla vložena nová kolejová pole s novými kolejnicemi tv. 49 E1 min. dl. 75 m (provedeno v roce 2020).

Základním kolejnicovým materiálem je ocel třídy R260.

Bezстыková kolej

Do bezстыkové koleje je svařen celý úsek (provedeno v roce 2020). V rámci úpravy směrové a výškové polohy koleje dle projektu budou v kolejích provedeny rozřezy a nově upravena UT v BK včetně závěrných svarů.

Kolejové lože

V místech se směrovou a výškovou úpravou koleje bude kolejové lože doplněno a stávající nástupiště budou rozebrány a nově zřízeny.

Směrové a výškové řešení

V I. etapě stavby bylo provedeno směrové a výškové napojení dopravní Nové Hamry na poskytnutý nestavební projekt PPK (km 24,650 – 26,328). Osové vzdálenosti v dopravně jsou rozšířené v závislosti na poloměrech směrových oblouků jednotlivých kolejí. Vzhledem k maximální rychlosti v dopravně 40 km/h jsou oblouky ve všech kolejích bez převýšení.

Na zhlaví směr Pernink je tečně navázáno na stavební projekt PPK (km 26,328 – 28,170).

Upozornění projektanta:

Oprava úseku Nejdek – st. hranice – 1. etapa

Při realizaci a směrové úpravě koleje na začátcích a konci úseku je nutné brát zřetel na to, že napojení je řešeno na související projekty, nikoliv na stávající geodeticky zaměřený stav. Nejedná se tedy o přesné napojení na stávající stav. V místech napojení na stávající stav koleje je nutno počítat s vykazováním odchylek při kontrole APK, které by však mělo vykazovat hodnoty blízké stavebním odchylkám.

Výstroj trati

V závislosti na nové poloze nástupišť dojde v dopravně k přesunu stávající návěsti „Místo zastavení“ (bílá obdélníková deska s červeným okrajem).

SO 20-11-01 dD3 Nové Hamry, železniční spodek (provedeno v roce 2020)

Na levé straně trati byl reprofilován stávající nebezpečný příkop. Ten byl nově vyspádován tak, že 77,3 m příkopu byl ve spádu 4‰ sveden do nově navrženého propustku v evid. km 26,077 a do stejného propustku bylo svedeno 173,8 m příkopu ve spádu 5,4‰. Příkop je široký min. 0,50 m. Sklon svahu upraveného příkopu je v poměru 1:1,5. Příkopu slouží pro odvedení povrchových vod z přilehlého svahu.

Geotechnický průzkum

Geotechnický průzkum a návrh pražcového podloží nebyl požadován.

SO 20-21-01 Propustek v km 26,077

Propustek bude přestavěn dle projektové dokumentace na trubní z železobetonových patkových trub DN 800 s kolmým čelem na vtoku a šikmým ukončením na výtoku.

SO 10-13-01 Přejezd P173 v evid. km 20,548

Stávající stav

Řešený žel. přejezd stávající šířky 8,80 m se nachází v oblouku před ZV 1M a převádí místní komunikaci Dukelská přes kolej. Přejezd je šikmý, úhel křížení 45° a je zabezpečen PZS bez závor.

Stávající přejezdová konstrukce je se živičným povrchem, žlábek je tvořen zdvojenou kolejnicí na upravených podkladnicích. Přejezdová konstrukce bude v rámci opravných prací na železničním svršku vyjmuta a nahrazena konstrukcí novou. Železniční svršek ve stávající koleji v místě přejezdu je tv. S49 na pražcích dřevěných.

Komunikace Dukelská, která kříží kolej je ve značném spádu. Vlevo koleje je osazen příčný odvodňovací žlab. Vpravo koleje je potom z komunikace podél koleje proti směru staničení veden přístupový chodník ohraničený ke koleji obrubníkem.

Navržený stav

- rekonstrukce žel. svršku
nový svršek 49E1/pražce bet. dl. 2,60 m řešeno v SO 10-10-01
- sanace železničního spodku neřešeno

- šíře komunikace vč. části k chodníku 10,88 m
- přejezdová konstrukce celopryžová konstrukce
- úhel křížení – zůstane zachován 45°

Železniční svršek

Vlastní úpravy žel. svršku jsou řešeny v SO 10-10-01. Železniční svršek v místě železničního přejezdu bude nový, kolejnice tv. 49E1, pražce nové betonové dl. 2,60 m. Upevnění bude W14 s antikorozií úpravou, rozdělení „c“. Kolejové lože bude zřízeno v tl. 0,35 m pod ložnou plochou pražců.

Směrové a výškové úpravy vycházejí z návrhu úprav GPK pro tuto část koleje. Navržené směrové úpravy jsou v tomto místě na traťovou rychlost $v=45$ km/h. Kolej je v místě železničního přejezdu P 173 v přechodnici, převýšení oblouku je $D=30$ mm. Kolej zde stoupá 11,62 ‰. Stávající stojany PZS zůstanou zachovány.

Železniční spodek

Úpravy železničního spodku nejsou řešeny.

Příčný odvodňovací žlab

Stávající nevyhovující příčný odvodňovací žlab bude nahrazen příčným žlabem novým s osazenou ocelolitínovou mříží.

Odvodnění tohoto příčného žlabu bude řešeno stejně tak, jak je nyní řešeno odvodnění stávajícího žlabu. Tedy tak, že odvodňovací příkop od výh. č. 1M je sveden do příčného žlabu odkud zachycená srážková voda z komunikace odtéká příkopem vlevo koleje proti směru staničení. V současnosti je na vtoku do žlabu jakási prohlubeň, kde se voda zadržuje a až po nasycení vtéká do žlabu. Tento stav bude odstraněn úpravou příkopu od vlastního žel. přejezdu směrem k výhybce č. 1M.

Délka příčného odvodňovacího žlabu je navržena 10,55 m. Žlab bude osazen ve vzdálenosti 4,15 m od osy koleje (kolmo na kolej), tedy dále, než je v současnosti. Spád žlabu je 10‰ proti směru staničení, tedy sklon přibližně shodný se sklonem koleje a příčným sklonem komunikace.

Na vtoku bude do žlabu zaústěn nově navržený zpevněný příkop z příkopových tvárnic TZZ 4, na výtoku bude výtokový prostor odlážděn lomovým kamenem tl. 150 mm osazeným do betonového lože z bet. C25/30-XF3 tl. 100 mm.

Přejezdová konstrukce

Stávající přejezdová konstrukce bude nahrazena konstrukcí novou, rozebíratelnou celopryžovou konstrukcí s vnitřními a vnějšími panely. Kolej se nachází v přechodnici, převýšení oblouku je $D=30$ mm, železniční svršek řešený v SO 10-10-01 je tv. 49E1 na pražcích betonových dl. 2,60 m. Upevnění bude W14 s antikorozií úpravou, rozdělení „c“. Tloušťka vnějších přejezdových panelů bude upravena v závislosti na potřebném úhlu uklonění panelu od spojnice kolejnicových pasů. Vzhledem k navrženému převýšení v kolejích a nepříznivým sklonovým poměrům přilehlé komunikace bude využito maximální možné uklonění panelů stanovených výrobcem. Detail uklonění panelů je patrný z přílohy Příčný řez přejezdem.

Úprava místní komunikace

Úpravy komunikace jsou zřejmé z doloženého příčného řezu a situace a spočívají v úpravě živičného krytu v komunikaci po obou stranách koleje. Vlevo koleje jsou úpravy navrženy do vzd. 10,68 m od osy koleje, vpravo potom do vzd. 13,38 m. Vzdálenosti jsou měřeny v ose komunikace. Upozorňujeme na skutečnost, že místní komunikace s deformovaným povrchem je ve značném spádu a příčně ve sklonu (vpravo koleje až 25 cm). Zvláště je nutno při realizaci

zohlednit vzdálenější prostor vpravo koleje (ve směru staničení, mezi kolejí a výstražníkem), kde od koleje krajnice komunikace v současnosti prudce klesá. Při realizaci je nutno vytvořit odpovídající zaoblení tak, aby silniční vozidla nezachytávala spodní částí o živičný povrch. To vše je nutno zohlednit i za cenu úpravy nivelety poklopu vpusti, která je v tomto návrhu úpravami nedotčena, do nákladové části ale zahrnuta. Rovněž navrhujeme upravit prostor vpravo koleje mezi komunikací a přístupovým chodníkem. I v tomto prostoru je navržen zpevněný povrch, plynule navazující na nový živičný kryt komunikace.

H. Dokončovací práce

Součástí převzetí prací bude předložení dokladů potřebných k ukončení výluky a stavebních prací, dle přiloženého soupisu dokladů (viz Příloha č. 1c – Dokumentace provedených prací). Jedná se o soubor TBZ, **bod č. 9 a, c, d, e, f, h**. Při následném podbití se jedná o **bod č. 16 a, b, c, d**.

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,...) a mostních objektech a tunelech, ta bude prostřednictvím jmenovaného ÚOZI investora zkontrolována na SŽG Praha. Pro mapování platí aktualizovaný předpis SŽDC M20/MP005 včetně aktualizovaného fotokatalogu.

CH. Předání a převzetí díla

V rámci přejímacího řízení je zhotovitel povinen doložit nezbytnou dokumentaci dle přiloženého soupisu dokladů (viz Příloha č. 1c – Dokumentace provedených prací).

Na mostní objekty a tunely bude předána dokumentace skutečného provedení stavby ve dvojím vyhotovení.

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. 1a** – katastrální mapa + výpis vlastnictví majitele pozemku stavby a skládky, meziskládky
- Příloha č. 1b** – Pasport ŽSv
- Příloha č. 1c** – Dokumentace provedených prací
- Příloha č. 1d** – Pasport překážek
- Příloha č. 1e** – Přejezd P173
- Příloha č. 1f** – Projektová dokumentace

Termín plnění: duben 2023 – 30. 07. 2024

V Karlových Varech 4. ledna 2023

Miloš Vyhnálek
přednosta ST Karlovy Vary