
Technická specifikace stavby

Cyklická obnova trati v úseku Včelná – Horní Dvořiště

Obsah

Seznam zkratk	3
1. Identifikační a základní údaje stavby	4
2. Údaje o majetkoprávních vztazích	4
3. Informace o splnění požadavků dotčených orgánů	4
4. Věcné a časové vazby stavby na související stavby	5
5. Stručný popis akce.....	5
6. Stávající stav	5
7. Nový stav	5
8. Členění stavby se stručným popisem technického řešení.....	7
9. Realizace požadavky	28
10. Všeobecné podmínky:	28
11. Přílohy:.....	29

Seznam zkratek

SŽ	Správa železnic
GPk	Geometrická poloha koleje
BK	Bezстыková kolej
PJ	Pomalá jízda
NAD	Náhradní autobusová doprava
Zast.	Zastávka
ŽST	Železniční stanice
SO	Stavební objekt
ETCS	European train control systém – Evropský železniční zabezpečovací systém
TV	Trakční vedení
TPVP	Technologický postup výlukových prací
ČD, a.s.	České dráhy

1. Identifikační a základní údaje stavby

Akce název:	Cyklická obnova trati v úseku Včelná – Horní Dvořiště
Číslo projektu	5313110017
Vlastník stávající:	Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,
Vlastník nový:	Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,
Provozovatel stávající:	Správa železnic, s.o., OŘ Plzeň, Sušická 1168/23, 32600 Plzeň
Provozovatel nový:	Správa železnic, s.o., OŘ Plzeň, Sušická 1168/23, 32600 Plzeň

Trať název:	České Velenice – České Budějovice
Začátek prací (km):	61,097
Konec prací (km):	115,975
Trať číslo dle TTP:	706 A
Trať číslo dle PoD:	240 00
Trať TNT:	Ano
Místo realizace:	Jihočeský kraj

Realizace – plánované termíny:

Zahájení stavby	10/2025
Dokončení stavby	11/2026
Výluky hl. stav. prací	01.10.-04.11.2025 a květen/červen 2026

2. Údaje o majetkoprávních vztazích

Úsek trati se nachází v Jihočeském kraji zasahující do k.ú. obcí:

Včelná [777382]; Roudné [741612]; Boršov nad Vltavou [608025]; Kamenný Újezd [662925]; Krasejovka [673111]; Kosov u Opalic [711381]; Chlumeč [790796]; Dolní Třebonín [630250]; Dolní Svince [630241]; Prostřední Svince-Holkov [777820]; Velešín [777854]; Mojně-Skřidla [777846]; Chodeč [777838]; Chodeč-Zvíkov [704067]; Netřebice [704041]; Dlouhá [704024]; Pořešín [725943]; Střítež u Kaplice [739961]; Žďár u Kaplice [739979]; Stradov u Kaplice [711233]; Omlenice [711217]; Suchdol u Bujanova [615706]; Hněvanov [742767]; Trojany U Dolního Dvořiště [629014]; Rybník u Dolního Dvořiště [628999]; Jenín [628981]; Horní Dvořiště [642908];

3. Informace o splnění požadavků dotčených orgánů

Vzhledem k charakteru prosté rekonstrukce – obnovy trati v úseku Včelná – Horní Dvořiště a skutečnosti, že záměr bude probíhat na pozemcích ve vlastnictví České republiky, se kterými má právo hospodařit Správa železnic, státní organizace, není předpokládán žádný významný negativní vliv na životní prostředí.

Tento předpoklad byl potvrzen stanoviskem Krajského úřadu Jihočeského kraje ze dne 01. 10. 2024 pod č.j. KUJCK 116732/2024, který vyloučil vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Na základě vyloučeného vlivu na soustavy lokalit Natura 2000, Krajský úřad Jihočeského kraje vydal vyjádření z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění ze dne 04. 10. 2024, pod č.j.: KUJCK 117904/2024, že uvedený záměr nebude podléhat zjišťovacímu řízení.

4. Věcné a časové vazby stavby na související stavby

ETCS České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště – investice SSZ,

Koordinace bude probíhat na sebe navazujícími stavebními pracemi. Tato stavba navazuje na cyklickou obnovu. Jedná se zejména o zajištění stavební přípravy a realizace na zavedení výhledové rychlosti V_{150} . Plánovaná realizace 2024–2027.

Zrušení přejezdu P5572 v km 102,054 na trati Horní Dvořiště – České Budějovice,

plánovaná realizace 2026.

5. Stručný popis akce

Souvislá výměna kolejového roštu s pročištěním šterkového lože, výměna kolejnic, včetně zřízení bezстыkové koleje, výměna dvojitých distančních kroužků s upevněním Skl12, úpravou parametrů GPK, regulace TV včetně doplnění jeho prvků, realizací stavebních prací dotčených železničních přejezdů a mostu.

Zároveň se realizací odstraní propady rychlosti zavedením RP V150 ve vazbě na stavbu ETCS.

6. Stávající stav

Celkový technický stav železničního svršku odpovídá jeho staří a vlivu provozní zátěže. Železniční svršek v mezistaničních úsecích je tvořen betonovými pražci SB8 s pružným upevněním na žebrových podkladnicích a kolejnicemi 49 E1. Upevňovadla jsou převážně osazena dvojitými distančními kroužky s upevněním Skl12. Upevňovadla – popraskané distanční kroužky, čímž dochází k výraznému omezování plnění funkce upevňovadel – dopad do rozchodu koleje, popřípadě dochází k ohnutí nebo zalomení vrtulí s nutní následného vkládání stahovacích tyčí. Distanční kroužky zároveň dle předpisu SŽ neumožňuje přípravu na zavedení výhledové rychlosti V_{150} , která je nutná k zavedení ETCS. Kolejnice vykazují výrazné boční ojetí kolejnic a defektoskopické vady. Kolej je svařena do bezстыkové koleje v celém úseku. Šterkové lože je znečištěné.

Začátek opravných prací	km 61,097
Konec opravných prací	km 115,975
Traťová rychlost stávající	$V = \max. 100 \text{ km/h}$
Traťová třída	D3 (22,5t / 7,5t)

7. Nový stav

Cyklická obnova se týká úseku v km od 61,097 do 115,975.

V úseku v km 83,600 – 85,820; 87,155 – 93,397; 94,185 – 98,524 a 109,000 – 110,920 bude provedena výměna kolejového roštu. Práce zahrnují i pročištění, případně výměnu kolejového lože, zřízení bezстыkové koleje a úprava GPK s následnou úpravou kolejového lože do profilu. Bude použit nový materiál.

V úseku v km 70,053 – 70,293; 78,420 – 78,870; 79,020 – 79,537 a 101,140 – 101,740 bude provedena souvislá výměna kolejnic, doplnění šterkového lože kamenivem, zřízení bezстыkové koleje a úprava GPK s následnou úpravou kolejového lože do profilu. Bude použit nový materiál.

V úseku v km 86,270 – 87,002-1.SK; 86,273 – 87,002-2.SK; 93,466 – 94,033; 105,087 – 105,326 105,420 – 105,765 a 111,005 – 111,502 bude provedena souvislá výměna kolejnic a

pražců, doplnění šterkového lože kamenivem, zřízení bezstykové koleje a úprava GPK s následnou úpravou kolejového lože do profilu. Bude použit nový materiál.

Ve všech úsecích, kde se bude provádět souvislá výměna prážců bude použito rozdělení prážců „U“.

V úseku v km 61,097 – 61,887; 69,490 – 70,014-1.SK; 69,498 – 70,012-2.SK; 70,270 – 71,343; 71,658 – 72,050; 75,350 – 76,975; 77,425 – 79,537; 93,530 – 93,994-2.SK a 105,406 – 105,920-2.SK bude provedena výměna podkladnic S4d pro upevnění s distančními kroužky za podkladnice S4pl, úpravu GPK s následnou úpravou kolejového lože do profilu. Bude použit nový materiál.

V úseku v km 77,195 – 77,487 bude provedeno pročištění šterkového lože, úpravu GPK s následnou úpravou kolejového lože do profilu. Dále bude v tomto úseku provedeno zřízení odvodnění na základě vyhotoveného geotechnického návrhu, které je součástí příloh ZTP.

V úseku km 79,758 – 80,398-1.SK bude provedena výměna podkladnicového upevnění – komplety a pryžová podložka. Bude použit nový materiál.

V úseku v km 63,402 – 69,171; 71,343 – 71,658; 72,050 – 77,350; 76,975 – 77,250; 80,432 – 83,600; 85,820 – 86,197; 98,595 – 99,398; 98,484 – 101,140; 101,740 – 105,087; 106,122 – 109,000 a 111,880 – 115,975 bude provedena úprava GPK s následnou úpravou kolejového lože do profilu.

Součástí realizace je příprava na zavedení výhledové rychlosti V_{150} v celém úseku km 61,097-115,975. Jedná se o úsek km 63,700-113,900 pro traťovou rychlost 80–100 km/h. Výhledová rychlosti 80–100 km/h budou zavedeny po aktivaci ETCS.

Rozsah prací na trakčním vedení je v rozsahu úpravy a regulace trakčního vedení. Součástí prací na regulaci TV v úseku s požadovanou rychlostí 80–100 km/h bude doplněno o přídatná lana TV.

Realizací dojde ke snížení hlukové zátěže, zvýšení plynulosti provozu a zvýšení komfortu cestování.

Železniční přejezdy dotčené stavbou:

P5564 – km 87,151; P5565 – km 89,265; P5567 – km 95,333; P5569 – km 96,094 a P5561 – km 79,532 budou z důvodu vykazujících povrchových vad přejezdových konstrukcí osazeny novými celopryžovými přejezdovými konstrukcemi. P5558 – km 70,092 bude osazen polymerbetonovou konstrukcí, P5570 – km 98,133 s polymerbetonovou konstrukcí bude osazen zpět, ale při zpětné montáži budou výměny všechny pryžové součásti. Výše uvedené přejezdy budou nově celorozebíratelné a budou na nich zlepšeny sklonové poměry pro silniční dopravu, čímž dojde ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu silničního provozu.

Dále v rámci přesné úpravy GPK budou některé železniční přejezdy demontovány pro ASP a po průjezdu opět montovány zpět. Jedná se o P5559 – km 73,617; P5560 – km 76,464; P5563 – km 86,142; P5571 – km 100,032; P5573 – km 103,281; P5574 – km 104,571; P5575 – km 104,591; P5576 – km 106,182; P5577 – km 108,734; P5579 – km 112,223; P5580 – km 115,134; P5581 – km 115,808. U přejezdů s polymerbetonovou konstrukcí budou při zpětné montáži vyměněny všechny pryžové součásti.

U přejezdů dotčených stavbou jsou zpracovány podélné profily na podkladu podrobného geodetického zaměření v souladu s „Požadavky na přípravu a realizaci staveb železničních přejezdů“ č.j. 38841/2024-SŽ-GR-07 ze dne 14.07.2024.

V úseku Kaplice – Velešín bude provedena oprava mostu v km 93,352. Důvodem opravy je prosakující voda, popraskané a vypadané spárování a nefunkční izolace.

8. Členění stavby se stručným popisem technického řešení

SO1 TU Kaplice – Velešín, km 87,115 – 93,397, stavební práce na přejezdech P5564, P5565

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, pružným upevněním Skl12 na žebrových podkladnicích S4d s dvojitými distančními kroužky, část po výměně upevněním Skl24 na žebrových podkladnicích S4pl. a kolejnicemi tvaru S49 z roku 1994. Štěrkové lože je tvořené ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezstyková.

V km 87,151 se nachází železniční přejezd P5564, jehož konstrukci tvoří uvnitř vložené celopryžové panely, obě vnější strany jsou doasfaltovány ke kolejnici. Na levé straně se nachází prahová vpust.

V km 89,265 se nachází železniční přejezd P5565, jehož konstrukci tvoří uvnitř vložené celopryžové panely, obě vnější strany jsou doasfaltovány ke kolejnici. Na levé straně se nachází prahová vpust.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna kolejového roštu za nový, která bude provedena včetně pročištění. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1 tř. R260, pražce budou nové tvaru B91 – pružné bezpodkladnicové upevnění, dl. 2,6 m, rozdělení pražců „U“, upevnění W14, pro kolejnici 49E1 v úklonu 1:40. Bude zřízena bezstyková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Obsahem železničního přejezdu P5564 v km 87,151 je výměna stávající přejezdové konstrukce za novou celopryžovou konstrukci včetně vnějších panelů, závěrných zídek a náběhových klínů. Dojde k navázání nové komunikace na stávající.

Obsahem železničního přejezdu P5565 v km 89,265 je výměna stávající přejezdové konstrukce za novou celopryžovou konstrukci včetně vnějších panelů, závěrných zídek a náběhových klínů. Dojde k navázání nové komunikace na stávající.

Rozsah prací:

- Demontáž pražcové kotvy v koleji – 1 307 ks
- Souvislá výměna pražců – 10 480 ks
- Souvislá výměna kolejnic – 12 564 m
- Strojní čištění kolejového lože – 6 282 m
- dělení kolejnic – 502 řezů
- odtavovací stykové svařování kolejnice 49E1 – 72 svarů (kolejnice délky 120 m)
- svařování kolejnic termitem – 36 svarů
- dosažení dovolené upínací teploty v BK – 36x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 12 564 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 12 564 m
- doplnění kolejového lože kamenivem v koleji – 5 652 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 6 282 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 6 282 m
- Stabilizace kolejového lože – 6 282 m
- Rektifikace hrany nástupiště na zastávce Výheň – 120 m
- Výšková regulace troleje – 6 282 m
- Demontáž PPK – 8 ks
- Vysečení travního porostu – 0,358 ha
- Čištění otevřených odvodňovacích zařízení strojně – 119,4 m³
- Svahování zemního tělesa železničního spodku v zářezu – 1 194 m²

- Třídění spojovacích a upevňovacích součástí – 114,060 t
- Demontáž a montáž ukolejnění – 123 ks
- Demontáž a montáž počítacího bodu – 8 ks
- Demontáž celopryžové přejezdové konstrukce silně zatížená část vnitřní – 15,6 m
- Montáž celopryžové přejezdové konstrukce silně zatížená vč. závěrných zídek – 16,2 m
- Těžení zeminy nebo horniny železničního spodku – 39,99 m³
- Dělení AB komunikace řezáním do hloubky 20 cm – 29,0 m
- Odstranění AB komunikace odtěžením nebo frézováním hloubky do 20 cm – 106,5 m²
- Zřízení AB komunikace hloubky do 20 cm – 81,5 m²
- Čištění odvodňovacích zařízení ručně – 9,0 m
- Demontáž otevřeného odvodnění – 8,4 m
- Zřízení otevřeného odvodnění – 9,5 m
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek, podsítného z SČ, asfaltu, betonových prefabrikátů

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO 2 Žst. Kaplice 1. SK, km 86,270 – 87,002

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen dřevěnými pražci s rozdělením „d“, s podkladnicovým tuhým upevněním A svěrkami ŽS4. Kolejnice tvaru S49 z roku 1993. Štěrkové lože je tvořené ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Dřevěné pražce nejčastěji z roku 1991.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna kolejového roštu za nový. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1 tř. R260, pražce budou nové tvaru B91 – pružné bezpodkladnicové upevnění, dl. 2,6 m, rozdělení pražců „U“, upevnění W14, pro kolejnici 49E1 délky 120 m v úklonu 1:40. Bude zřízena bezстыková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Rozsah prací:

- Demontáž dílů betonové přejezdové konstrukce vnitřního panelu – 2 ks (přechod)
- Demontáž dílů betonové přejezdové konstrukce vnějšího panelu – 4 ks (přechod)
- Montáž dílů betonové přejezdové konstrukce vnitřního panelu – 2 ks (přechod)
- Montáž dílů betonové přejezdové konstrukce vnějšího panelu – 4 ks (přechod)
- Souvislá výměna pražců – 1 228 ks
- Dělení kolejnic – 60 řezů
- Souvislá výměna kolejnic – 1 464 m
- Doplnění KL kamenivem v koleji – 360 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 1 464 m
- Stabilizace kolejového lože – 1 464 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 732 m
- Výšková regulace troleje – 732 m
- odtavovací stykové svařování kolejnice 49E1 – 12 svarů (kolejnice délky 120 m)
- svařování kolejnic termitem – 4 svary
- dosažení dovolené upínací teploty v BK – 4x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 1 464 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 1 464 m
- Demontáž a montáž počítacího bodu – 2 ks
- Demontáž pražce dřevěného – 669 ks
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek, dřevěných pražců,

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO3 Žst. Kaplice 2. SK, km 86,273 – 87,002

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen dřevěnými pražci s rozdělením „d“ na rozponových podkladnicích T5, tuhým upevněním svěrkami T5, T6. Kolejnice tvaru S49 z roku 1982. Štěrkové lože je tvořené ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Dřevěné pražce nejčastěji z roku 1982.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna kolejového roštu za nový. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1 tř. R260, pražce budou nové tvaru B91 – pružné bezpodkladnicové upevnění, dl. 2,6 m, rozdělení pražců „U“, upevnění W14, pro kolejnici 49E1 délky 120 m v úklonu 1:40. Bude zřízena bezстыková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Rozsah prací:

- Demontáž dílů betonové přejezdové konstrukce vnitřního panelu – 2 ks (přechod)
- Demontáž dílů betonové přejezdové konstrukce vnějšího panelu – 4 ks (přechod)
- Montáž dílů betonové přejezdové konstrukce vnitřního panelu – 2 ks (přechod)
- Montáž dílů betonové přejezdové konstrukce vnějšího panelu – 4 ks (přechod)
- Souvislá výměna pražců – 1 220 ks
- Dělení kolejnic – 60 řezů
- Souvislá výměna kolejnic – 1 458 m
- Doplnění KL kamenivem v koleji – 360 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 1 458 m
- Stabilizace kolejového lože – 1 458 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 729 m
- Výšková regulace troleje – 729 m
- odtavovací stykové svařování kolejnice 49E1 – 12 svarů (kolejnice délky 120 m)
- svařování kolejnic termitem – 4 svary
- dosažení dovolené upínací teploty v BK – 4x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 1 458 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 1 458 m
- Demontáž a montáž počítacího bodu – 2 ks
- Demontáž pražce dřevěného – 665 ks
- Demontáž nástupiště úrovněvého hrana Tischer – 128 m
- Montáž nástupiště úrovněvého hrana Tischer – 128 m
- Demontáž dílů komunikace ze zámkové dlažby uložení v podsypu – 102,4 m²
- Montáž dílů komunikace ze zámkové dlažby uložení v podsypu – 102,4 m²
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek, dřevěných pražců,

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO4 Žst Velešín 1. SK, km 93,466 – 94,033

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, pružným upevněním Skl12 na žebrových podkladnicích S4d s dvojími distančními kroužky. kolejnicemi tvaru S49 z roku 1999. Štěrkové lože je tvořené ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Betonové pražce nejčastěji z roku 1999.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna kolejového roštu za nový. Kolejnice budou z roku 1999 budou vloženy zpět, pražce budou nové tvaru B91 – pružné bezpodkladnicové upevnění, dl. 2,6 m, rozdělení pražců „U“, upevnění W14, pro kolejnici 49E1 délky 120 m v úklonu 1:40. Bude zřízena bezстыková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Rozsah prací:

- Souvislá výměna pražců – 945 ks
- Dělení kolejnic – 46 řezů
- Souvislá výměna kolejnic – 1 134 m
- Doplnění KL kamenivem v koleji – 288 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 1 134 m
- Stabilizace kolejového lože – 1 134 m
- Výšková regulace troleje – 567 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 567 m
- odtavovací stykové svařování kolejnice 49E1 – 8 svarů (kolejnice délky 120 m)
- svařování kolejnic termitem – 4 svary
- dosažení dovolené upínací teploty v BK – 4x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 1 134 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 1 134 m
- Demontáž a montáž počítacího bodu RSR – 2 ks
- Demontáž pražce dřevěného – 46 ks
- Demontáž nástupiště úrovněvého hrana Tischer – 110 m
- Montáž nástupiště úrovněvého hrana Tischer – 110 m
- Demontáž dílů komunikace ze zámkové dlažby uložení v podsypu – 104,5 m²
- Montáž dílů komunikace ze zámkové dlažby uložení v podsypu – 104,5 m²
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek, dřevěných pražců

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

S05 Žst Velešín 2. SK, km 93,530 – 93,994

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, tuhým upevněním ŽS4 na žebrových podkladnicích S4d s dvojími distančními kroužky. kolejnicemi tvaru S49 z roku 1999. Štěrkové lože je tvořené ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezstyková. Betonové pražce nejčastěji z roku 1999.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna podkladnic S4d pro upevnění s distančními kroužky za podkladnice S4pl. Tuhé upevnění ŽS4 bude vloženo zpět. Dojde k úpravě GPK s následnou úpravou kolejového lože do profilu. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Rozsah prací:

- Výměna podkladnice čtyři vrtule – 1 476 ks
- Dělení kolejnic – 2 řezy
- Doplnění KL kamenivem v koleji – 180 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 514 m
- Stabilizace kolejového lože – 514 m
- Výšková regulace troleje – 514 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 514 m
- Svařování kolejnic termitem – 2 svary (úprava BK)
- Dosažení dovolené upínací teploty – 2x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 200 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 200 m
- Demontáž a montáž počítacího bodu – 2 ks
- Demontáž nástupiště úrovněvého hrana Tischer – 135 m
- Montáž nástupiště úrovněvého hrana Tischer – 135 m
- Demontáž dílů komunikace ze zámkové dlažby uložení v podsypu – 135 m²
- Montáž dílů komunikace ze zámkové dlažby uložení v podsypu – 135 m²
- Třídění spojovacích a upevňovacích součástí – 18,5 t

- Demontáž a zpětná montáž ukolejnění – 33 ks
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO6 TÚ Omlenice – Kaplice, km 83,600 – 85,820, GPK v km 80,432 – 83,600 + v km 85,820 – 86,197

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, pružným upevněním Skl12 na žebrových podkladnicích S4d s dvojími distančními kroužky, část po výměně upevněním Skl24 na žebrových podkladnicích S4pl. a kolejnicemi tvaru S49 z roku 1993. Štěrkové lože je tvořené ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezstyková.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5563 v km 86,142 s polymerbetonovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s pryžovými závěrnými zídkami. V přejezdu pražce betonové B91S/2.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna kolejového roštu za nový, která bude provedena včetně pročištění, v km 84,000 – 84,500 byla provedena sanace spodku, písek, geotextýlie, tenzarová mřížka – tento úsek vynechat. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1 tř. R260, pražce budou nové tvaru B91 – pružné bezpodkladnicové upevnění, dl. 2,6 m, rozdělení pražců „U“, upevnění W14, pro kolejnici 49E1 v úklonu 1:40. Bude zřízena bezstyková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Obsahem železničního přejezdu P5563 v km 86,142 je výměna všech pryžových součástí stávající přejezdové konstrukce, stávající polymerbetonová konstrukce včetně vnějších panelů, závěrných zídek a náběhových klínů se vrátí zpět. Dojde k navázání nové komunikace na stávající.

Rozsah prací:

- Demontáž pražcové kotvy v koleji – 19 ks
- Souvislá výměna pražců – 3 710 ks
- Souvislá výměna kolejnic – 4 440 m
- Strojní čištění kolejového lože – 1 720 m (vynecháno v km 84,000 – 84,500)
- dělení kolejnic – 180 řezů
- odtavovací stykové svařování kolejnice 49E1 – 26 svarů (kolejnice délky 120 m)
- svařování kolejnic termitem – 14 svarů
- dosažení dovolené upínací teploty v BK – 14x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 4 540 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 4 540 m
- doplnění kolejového lože kamenivem v koleji – 2 628 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 6 425 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 5 845 m
- Výšková regulace troleje – 5 845 m
- Stabilizace kolejového lože – 1 720 m
- Demontáž PPK – 4 ks
- Vysečení travního porostu – 0,23 ha
- Čištění otevřených odvodňovacích zařízení strojně – 76,6 m³
- Svahování zemního tělesa železničního spodku v zářezu – 766 m²
- Demontáž a montáž ukolejnění – 50 ks
- Demontáž a montáž počítacího bodu RSR – 3 ks
- Demontáž polymerové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 13,2 m (průjezd ASP)

- Montáž polymerové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 13,2 m (přejezd ASP)
- Čištění odvodňovacích zařízení příkopovým rypadlem – 450 m
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek, podsítného z SČ

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO7 TÚ Velešín – Holkov, km 94,185 – 98,524, stavební práce na přejezdech P5567, P5567, P5570

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 pružným upevněním na žebrových podkladnicích a kolejnicemi tv. S49. Na pražcích se vyskytují vady v podobě příčných i podélných prasklin. Šterkové lože je tvořeno ze šterku frakce 31,5/63, kolej je bezstyková. Kolejnice nejčastěji z roku 1995. Pražce nejčastěji z roku 1984.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5567 v km 95,333 s celopryžovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s betonovými závěrnými zídkami. V přejezdu pražce betonové SB8. V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5569 v km 96,094 s celopryžovou přejezdovou konstrukcí uvnitř, obě vnější strany jsou doasfaltovány ke kolejnici. V přejezdu pražce betonové SB8.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5570 v km 98,133 s polymerbetonovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s pryžovými závěrnými zídkami. V přejezdu pražce betonové SB8.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna kolejového roštu za nový, která bude provedena včetně pročištění. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1 tř. R260, pražce budou nové tvaru B91 – pružné bezpodkladnicové upevnění, dl. 2,6 m, rozdělení pražců „U“, upevnění W14, pro kolejnici 49E1 v úklonu 1:40. Bude zřízena bezstyková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Obsahem železničního přejezdu P5567 v km 95,333 je výměna stávající přejezdové konstrukce za novou celopryžovou konstrukci včetně vnějších panelů, závěrných zídek a náběhových klínů. Dojde k navázání nové komunikace na stávající.

Obsahem železničního přejezdu P5569 v km 96,094 je výměna stávající přejezdové konstrukce za novou celopryžovou konstrukci včetně vnějších panelů, závěrných zídek a náběhových klínů. Dojde k navázání nové komunikace na stávající.

Obsahem železničního přejezdu P5570 v km 98,133 je výměna všech pryžových součástí stávající přejezdové konstrukce, stávající polymerbetonová konstrukce včetně vnějších panelů, závěrných zídek a náběhových klínů se vrátí zpět. Dojde k navázání nové komunikace na stávající.

Rozsah prací:

- Demontáž nástupištních desek SUDOP – 220 m
- Montáž nástupištních desek SUDOP – 220 m
- Demontáž pražcové kotvy v koleji – 80 ks
- Souvislá výměna pražců – 7 240 ks
- Souvislá výměna kolejnic – 8 678 m
- Strojní čištění kolejového lože – 4 339 m
- Rektifikace hrany nástupiště na zastávce Velešín město – 220 m
- Demontáž pražce betonového – 2 830 ks
- dělení kolejnic – 348 řezů
- odtavovací stykové svařování kolejnice 49E1 – 48 svarů (kolejnice délky 120 m)
- svařování kolejnic termitem – 28 svarů
- dosažení dovolené upínací teploty v BK – 28x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 8 678 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 8 678 m

- doplnění kolejového lože kamenivem v koleji – 3 960 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 4 339 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 4 339 m
- Stabilizace kolejového lože – 4 339 m
- Výšková regulace troleje – 4 339 m
- Demontáž PPK – 6 ks
- Vysečení travního porostu – 0,358 ha
- Čištění otevřených odvodňovacích zařízení strojně – 119,4 m³
- Svahování zemního tělesa železničního spodku v zářezu – 1 194 m²
- Demontáž a montáž ukolejnění – 104 ks
- Demontáž a montáž počítacího bodu – 12 ks
- Demontáž celopryžové přejezdové konstrukce silně zatížené vč. závěrných zídek – 6,0 m
- Demontáž celopryžové přejezdové konstrukce silně zatížené část vnitřní – 7,2 m
- Demontáž polymerové přejezdové konstrukce část vnitřní a vnější vč. závěrných zídek – 7,2 m
- Montáž celopryžové přejezdové konstrukce silně zatížené vč. závěrných zídek – 14,4 m
- Montáž polymerové přejezdové konstrukce část vnitřní a vnější vč. závěrných zídek – 7,2 m
- Těžení horniny nebo zeminy – 24 m³
- Dělení AB komunikace do hloubky 20 cm – 38,0 m
- Odstranění AB komunikace do hloubky 20 cm – 132,0 m²
- Zřízení AB komunikace – 108,0 m²
- Čištění odvodňovacích zařízení příkopovým rypadlem – 450 m
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek, podsítného z SC, asfalt

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO8 TÚ Rybník – Omlenice, km 70,053 – 70,293, stavební práce na přejezdu P5558 v km 70,092

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 pružným upevněním Skl 12 na žebrových podkladnicích a kolejnicemi tv. S49. Štěrkové lože je tvořeno ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezstyková. Kolejnice nejčastěji z roku 1998. Pražce nejčastěji z roku 1998.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5558 v km 70,092 s polymerovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s pryžovými závěrnými zídkami. V přejezdu pražce betonové SB8.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna kolejnic za nové. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1 tř. R260. Bude zřízena bezstyková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože. Obsahem železničního přejezdu P5558 v km 70,092 je výměna stávající přejezdové konstrukce za novou polymerbetonovou konstrukci včetně vnějších panelů, závěrných zídek a náběhových klínů, na levé straně se zřízením nového štěrbinového žlabu pro odvodnění místní komunikace. Dojde k navázání nové komunikace na stávající.

Rozsah prací:

- Dělení kolejnic – 30 řezů
- Demontáž KR v ose koleje – 0,010 km
- Odstranění stávajícího KL odtěžením v koleji – 18 m³
- Zřízení nového KL v koleji – 18 m³
- Montáž KR v ose koleje – 0,010 km
- Souvislá výměna kolejnic – 460 m
- Doplnění KL kamenivem v koleji – 54 m³

- Přesná úprava GPK koleje – 540 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 270 m
- Výšková regulace troleje – 270 m
- Odtavovací stykové svařování – 4 svary
- Svařování kolejnic termitem – 2 svary
- Dosažení dovolené upínací teploty v BK – 2x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 580 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 580 m
- Demontáž a montáž ukolejnění – 11 ks
- Demontáž a montáž počítacího bodu – 2 ks
- Demontáž polymerové přejezdové konstrukce vč. závěrných zídek – 9,0 m
- Těžení zeminy nebo horniny – 6,78 m³
- Zřízení otevřených odvodňovacích zařízení žlab šterbinový – 9,0 m
- Montáž polymerové přejezdové konstrukce vč. závěrných zídek – 9,6 m
- Dělení AB komunikace do hloubky 20 cm – 18,0 m
- Odstranění AB komunikace do hloubky 20 cm – 33,0 m²
- Zřízení AB komunikace – 54,0 m²
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek, podsítného z SČ, asphalt, zemina z výkopu

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO9 ŽST Rybník, 1. SK, km 69,490 – 70,014

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, pružným upevněním Skl12 na žebrových podkladnicích S4d s dvojitými distančními kroužky a kolejnicemi tvaru S49 nejčastěji z roku 1997. Šterkové lože je tvořené ze šterku frakce 31,5/63, kolej je bezstyková. Pražce nejčastěji z roku 1997.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna podkladnic S4d s dvojitými distančními kroužky za podkladnice S4pl včetně pryžové a polyetylenové podložky, vrtule R1 s dvojitým kroužkem a pružným upevněním Skl24. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Rozsah prací:

- Výměna podkladnice čtyři vrtule – 1 448 ks
- Dělení kolejnic – 2 řezy
- Doplnění KL kamenivem v koleji – 36 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 600 m
- Stabilizace kolejového lože – 600 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 600 m
- Výšková regulace troleje – 600 m
- Svařování kolejnic termitem – 2 svary (úprava BK)
- Dosažení dovolené upínací teploty v BK – 2x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 200 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 200 m
- Demontáž a montáž počítacího bodu – 2 ks
- Třídění spojovacích a upevňovacích součástí – 18,3 t
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO10 ŽST Rybník, 2. SK, km 69,498 – 70,012

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, pružným upevněním Skl12 na žebrových podkladnicích S4d s dvojitými distančními kroužky a kolejnicemi tvaru S49 nejčastěji z roku 1997. Šterkové lože je tvořené ze šterku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Pražce nejčastěji z roku 1997.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna podkladnic S4d s dvojitými distančními kroužky za podkladnice S4pl včetně pryžové a polyetylenové podložky, vrtule R1 s dvojitým kroužkem a pružným upevněním Skl24. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Rozsah prací:

- Výměna podkladnice čtyři vrtule – 1 388 ks
- Dělení kolejnic – 2 řezy
- Doplnění KL kamenivem v koleji – 36 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 550 m
- Stabilizace kolejového lože – 550 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 550 m
- Výšková regulace troleje – 550 m
- Svařování kolejnic termitem – 2 svary (úprava BK)
- Dosažení dovolené upínací teploty v BK – 2x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 200 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 200 m
- Demontáž a montáž počítacího bodu – 2 ks
- Třídění spojovacích a upevňovacích součástí – 17,8 t
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO11 TÚ státní hranice – Horní Dvořiště km 61,097 – 61,887, GPK v km 63,432 – 69,171

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, pružným upevněním Skl12 na žebrových podkladnicích S4d s dvojitými distančními kroužky a kolejnicemi tvaru S49 nejčastěji z roku 1999. Šterkové lože je tvořené ze šterku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Pražce nejčastěji z roku 1999.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna podkladnic S4d s dvojitými distančními kroužky za podkladnice S4pl včetně pryžové a polyetylenové podložky, vrtule R1 s dvojitým kroužkem a pružným upevněním Skl24. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Rozsah prací:

- Výměna podkladnice čtyři vrtule – 2 280 ks
- Výměna upevnění bezpodkladnicového komplety a pryžová podložka – 324 úl. pl.
- Dělení kolejnic – 4 řezy
- Doplnění KL kamenivem v koleji – 1 188 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 6 539 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 6 539 m
- Výšková regulace troleje – 6 539 m
- Svařování kolejnic termitem – 4 svary (úprava BK)
- Dosažení dovolené upínací teploty v BK – 4x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 1 630 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 1 630 m

- Zřízení A-Lisu 49E1 – 2x
- Demontáž a montáž počítačícího bodu – 2 ks
- Demontáž a zpětná montáž ukolejnění – 136 ks
- Demontáž a zpětná montáž magnetických bodů pro měřící vůz – 1x
- Třídění spojovacích a upevňovacích součástí – 29,0 t
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO12 TÚ Rybník – Omlenice km 70,270 – 71,343, GPK v km 71,343 – 71,658

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, pružným upevněním Skl12 na žebrových podkladnicích S4d s dvojitými distančními kroužky a kolejnicemi tvaru S49 nejčastěji z roku 2001. Šterkové lože je tvořené ze šterku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Pražce nejčastěji z roku 2001.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna podkladnic S4d s dvojitými distančními kroužky za podkladnice S4pl včetně pryžové a polyetylenové podložky, vrtule R1 s dvojitým kroužkem a pružným upevněním Skl24. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Rozsah prací:

- Výměna podkladnice čtyři vrtule – 3 556 ks
- Dělení kolejnic – 6 řezů
- Doplnění KL kamenivem v koleji – 144 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 1 415 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 1 415 m
- Výšková regulace troleje – 1 415 m
- Svařování kolejnic termitem – 6 svarů (úprava BK)
- Dosažení dovolené upínací teploty v BK – 6x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 2 246 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 2 246 m
- Demontáž a montáž počítačícího bodu – 2 ks
- Demontáž a zpětná montáž ukolejnění – 28 ks
- Třídění spojovacích a upevňovacích součástí – 45,0 t
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO13 TÚ Rybník – Omlenice km 71,658 – 72,050, GPK v km 72,050 – 75,350

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, pružným upevněním Skl12 na žebrových podkladnicích S4d s dvojitými distančními kroužky a kolejnicemi tvaru S49 nejčastěji z roku 2001. Šterkové lože je tvořené ze šterku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Pražce nejčastěji z roku 2001.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5559 v km 73,617, přejezdová konstrukce je tvořena betonovými panely uvnitř i vně koleje. V přejezdu jsou pražce betonové SB8 s pružným upevněním Skl24 na žebrových podkladnicích S4pl.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna podkladnic S4d s dvojitými distančními kroužky za podkladnice S4pl včetně pryžové a polyetylenové podložky, vrtule R1 s dvojitým kroužkem a pružným upevněním Skl24. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Obsahem železničního přejezdu P5559 v km 73,617 je výměna stávající přejezdové konstrukce za novou celopryžovou konstrukci včetně vnějších panelů, závěrných zídek a náběhových klínů. Dojde k navázání nové komunikace na stávající.

Rozsah prací:

- Výměna podkladnice čtyři vrtule – 1 252 ks
- Dělení kolejnic – 2 řezy
- Doplnění KL kamenivem v koleji – 684 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 3 750 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 3 750 m
- Svařování kolejnic termitem – 2 svary (úprava BK)
- Dosažení dovolené upínací teploty v BK – 2x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 884 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 884 m
- Demontáž a zpětná montáž ukolejnění – 73 ks
- Rektifikace hrany nástupiště na zastávce Pšenice – 110 m
- Třídění spojovacích a upevňovacích součástí – 15,6 t
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO14 TÚ Rybník – Omlenice km 75,350 – 76,975, GPK v km 76,975 – 77,250

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, pružným upevněním Skl12 na žebrových podkladnicích S4d s dvojími distančními kroužky a kolejnicemi tvaru S49 nejčastěji z roku 2001. Štěrkové lože je tvořené ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezstyková. Pražce nejčastěji z roku 2001.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5560 v km 76,464 s polymerbetonovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s pryžovými závěrnými zídkami. V přejezdu pražce betonové SB8. Bude provedena demontáž stávající polymerbetonové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely pro průjezd ASP.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna podkladnic S4d s dvojími distančními kroužky za podkladnice S4pl včetně pryžové a polyetylenové podložky, vrtule R1 s dvojím kroužkem a pružným upevněním Skl24. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože. Obsahem železničního přejezdu P5560 v km 76,464 je montáž stávající polymerbetonové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely po průjezdu ASP.

Rozsah prací:

- Výměna podkladnice čtyři vrtule – 5 240 ks
- Dělení kolejnic – 10 řezů
- Doplnění KL kamenivem v koleji – 216 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 1 925 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 1 925 m
- Svařování kolejnic termitem – 10 svarů (úprava BK)
- Dosažení dovolené upínací teploty v BK – 10x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 3 350 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 3 350 m
- Rektifikace hrany nástupiště na zastávce Bujanov – 110 m
- Demontáž a zpětná montáž RSR – 3 ks
- Demontáž a zpětná montáž ukolejnění – 39 ks
- Demontáž polymerové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 9,6 m (průjezd ASP přes P5560)
- Montáž polymerové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 9,6 m (průjezd ASP přes P5560)

- Třídění spojovacích a upevňovacích součástí – 64,7 t
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO15 TÚ Rybník – Omlenice km 77,400 – 79,537, SVK km 78,420 – 78,870, 79,020 – 79,537, stavební práce na přejezdu P5561

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, pružným upevněním Skl12 na žebrových podkladnicích S4d s dvojími distančními kroužky a kolejnicemi tvaru S49 nejčastěji z roku 2001. Kolejnice vykazují výrazné boční ojetí kolejnic a defektoskopické vady. Štěrkové lože je tvořené ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Pražce nejčastěji z roku 2001. V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5561 v km 79,537, přejezdová konstrukce je tvořena betonovými panely uvnitř i vně koleje. V přejezdu jsou pražce betonové SB8 s pružným upevněním Skl12 na žebrových podkladnicích S4d s dvojími distančními kroužky. Vlevo se nachází prahová vpust.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna kolejnic 49 E1 a souvislá výměna podkladnic S4d s dvojími distančními kroužky za podkladnice S4pl včetně pryžové a polyetylenové podložky, vrtule R1 s dvojím kroužkem a pružným upevněním Skl24. Bude zřízena bezстыková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Obsahem železničního přejezdu P5561 v km 79,537 je výměna stávající přejezdové konstrukce za novou celopryžovou konstrukci včetně vnějších panelů, závěrných zídek a náběhových klínů. Dojde k navázání nové komunikace na stávající. Zřízení otevřených odvodňovacích zařízení prahové vpusti.

Rozsah prací:

- Výměna podkladnice čtyři vrtule – 7 250 ks
- Dělení kolejnic – 58 řezů
- Odstranění stávajícího KL v koleji – 16 m³
- Zřízení nového KL v koleji – 16 m³
- Demontáž KR v ose koleje – 0,009 km
- Montáž KR v ose koleje – 0,009 km
- Souvislá výměna kolejnic – 979 m
- Doplnění KL kamenivem v koleji – 180 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 2 175 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 2 175 m
- Výšková regulace troleje – 2 175 m
- Odtavovací stykové svařování kolejnic – 16 svařů
- Svařování kolejnic termitem – 6 svařů
- Dosažení dovolené upínací teploty v BK – 6x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 4 274 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 4 274 m
- Demontáž a zpětná montáž RSR – 4 ks
- Demontáž a zpětná montáž ukolejnění – 49 ks
- Těžení zeminy nebo horniny – 20,94 m³
- Demontáž dílů otevřeného odvodnění silničního žlabu – 7,0 m
- Zřízení otevřených odvodňovacích zařízení prahové vpusti – 7,0 m
- Demontáž dílů betonové přejezdové konstrukce vnitřního panelu – 2 ks
- Montáž celopryžové konstrukce vč. závěrných zídek – 7,2 m
- Dělení AB komunikace – 7,0 m
- Odstranění AB komunikace – 42,0 m²
- Zřízení AB vozovky – 28,0 m²
- Třídění spojovacích a upevňovacích součástí – 89,5 t

- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek, prefabrikátů, asfaltu, starého kameniva

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO16 ŽST Omlenice, 1. SK km 79,758 – 80,398

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 pružným upevněním Skl 12 na žebrových podkladnicích a kolejnicemi tv. S49. Štěrkové lože je tvořeno ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Kolejnice nejčastěji z roku 1997. Pražce nejčastěji z roku 1997.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna upevnění podkladnicového komplety Skl12 včetně pryžové podložky, nahrazené pružným upevněním podkladnicového komplety Skl24. Doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK.

Rozsah prací:

- Výměna upevnění podkladnicového komplety a pryžová podložka – 1 910 úl.pl.
- Třídění spojovacích a upevňovacích součástí – 89,5 t
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek, prefabrikátů, asfaltu, starého kameniva

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO17 TÚ Rybník – Omlenice km 77,195 – 77,487

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, pružným upevněním Skl24 na žebrových podkladnicích S4 a kolejnicemi tvaru S49 nejčastěji z roku 2001. Štěrkové lože silně znečištěné je tvořeno ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Pražce nejčastěji z roku 2001.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navrženo strojní čištění kolejového lože v celé délce. Čištění odvodňovacích příkopů. Doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK.

Rozsah prací:

- Strojní čištění kolejového lože – 292 m
- Doplnění KL kamenivem – 432 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 350 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 350 m
- Výšková regulace troleje – 350 m
- Stabilizace kolejového lože – 292 m
- Čištění odvodňovacích zařízení příkopovým rypadlem – 292 m
- Demontáž a zpětná montáž ukolejnění – 9 ks

SO 17-02-01 - Zřízení odvodnění, km 77,195 - 77,487

Rozsah prací:

- Demontáž kolejového roštu – 292 m
- Zřízení trativodu – 92 m
- Zřízení šachet trativodu - 4 ks
- Zřízení vsakovacích žeber – 6 ks
- Zřízení konstrukční vrstvy ze štěrkodrti – 292 m
- Zřízení odvodnění pomocí příkopových tvárnic - 195 m
- Zpětná montáž kolejového roštu – 292 m
- Zřízení BK - 292 m
- Ekologická likvidace zeminy – 244,8 t
- Ekologická likvidace pryžových podložek – 0,170 t

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Příloha ZTP
Geotechnický_návrh_úprav_odvodnění_km 77,195 - 77,487

SO18 ŽST Holkov, 1. SK, GPK v km 98,595 – 99,398

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s pružným upevněním Skl 12 a kolejnicemi tv. S49. Šterkové lože je tvořeno ze šterku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Kolejnice nejčastěji z roku 1996. Pražce nejčastěji z roku 1999.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Rozsah prací:

- doplnění kolejového lože kamenivem v koleji – 144 m³
- Přesná úprava GPK – 803 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 803 m
- Výšková regulace troleje – 803 m

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO19 TÚ Holkov – Kamenný Újezd, km 101,140 – 101,740, GPK v km 99,484 – 101,140 + v km 101,740 – 105,087

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými B91S/2 s pružným upevněním Skl 14 a kolejnicemi tv. S49. Šterkové lože je tvořeno ze šterku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Kolejnice nejčastěji z roku 2008. Pražce nejčastěji z roku 2008.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5571 v km 100,032 s celopryžovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s pryžovými závěrnými zídками. V přejezdu pražce betonové B91S/2. Bude provedena demontáž stávající celopryžové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely pro průjezd ASP.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5573 v km 103,281 s celopryžovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s pryžovými závěrnými zídками. V přejezdu pražce betonové B91S/2. Bude provedena demontáž stávající celopryžové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely pro průjezd ASP.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5574 v km 104,571 s celopryžovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s pryžovými závěrnými zídками. V přejezdu pražce betonové B91S/2. Bude provedena demontáž stávající celopryžové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely pro průjezd ASP.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5575 v km 104,591 s polymerbetonovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s pryžovými závěrnými zídками. V přejezdu pražce betonové B91S/2. Bude provedena demontáž stávající polymerbetonové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely pro průjezd ASP.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna kolejnic, budou nové tvaru 49 E1 tř. R260 v délkách, na pražcích B91 S/2 - pružné bezpodkladnicové upevnění, dl. 2,6 m, upevnění W14, v úklonu 1:40. Bude zřízena bezстыková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Obsahem železničního přejezdu P5571 v km 100,032 je montáž stávající celopryžové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely po průjezdu ASP.

Obsahem železničního přejezdu P5573 v km 103,281 je montáž stávající celopryžové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely po průjezdu ASP.

Obsahem železničního přejezdu P5574 v km 104,571 je montáž stávající celopryžové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely po průjezdu ASP.

Obsahem železničního přejezdu P5575 v km 104,591 je montáž stávající polymerbetonové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely po průjezdu ASP.

Rozsah prací:

- Souvislá výměna kolejnic – 1 200 m
- dělení kolejnic – 50 řezů
- doplnění kolejového lože kamenivem v koleji – 1 011 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 5 703 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 5 703 m
- Rektifikace hrany nástupiště na zastávce Chlumec – 110 m
- Výšková regulace koleje – 5 703 m
- odtavovací stykové svařování kolejnice 49E1 – 14 svarů (kolejnice délky 120 m)
- svařování kolejnic termitem – 4 svarů
- dosažení dovolené upínací teploty v BK – 4x
- demontáž celopryžové přejezdové konstrukce silně zatížené bez závěrných zídek – 16,8 m
- montáž celopryžové přejezdové konstrukce silně zatížené bez závěrných zídek – 16,8 m
- demontáž polymerové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 14,4 m
- montáž polymerové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 14,4 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 1 300 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 1 300 m
- Demontáž a montáž ukolejnění – 138 ks
- Ekologická likvidace pryžových podložek

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO20 TÚ Holkov – Kamenný Újezd, km 105,087 – 105,326

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 pružným upevněním Skl 12 na žebrových podkladnicích a kolejnicemi tv. S49. Popraskané pražce a vymačkané podkladnice. Šterkové lože je tvořeno ze šterku frakce 31,5/63, kolej je bezstyková. Kolejnice nejčastěji z roku 2008. Pražce nejčastěji z roku 1984.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna kolejového roštu za nový. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1 tř. R260, pražce budou nové tvaru B91 – pružné bezpodkladnicové upevnění, dl. 2,6 m, rozdělení pražců „U“, upevnění W14, pro kolejnici 49E1 v úklonu 1:40. Bude zřízena bezstyková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Rozsah prací:

- Souvislá výměna pražců – 402 ks
- Demontáž pražcové kotvy v koleji – 77 ks
- Souvislá výměna kolejnic – 478 m
- dělení kolejnic – 22 řezů
- doplnění kolejového lože kamenivem v koleji – 180 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 300 m
- Stabilizace kolejového lože – 300 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 300 m
- Výšková regulace troleje – 300 m
- odtavovací stykové svařování kolejnice 49E1 – 4 svarů (kolejnice délky 120 m)
- svařování kolejnic termitem – 2 svary
- dosažení dovolené upínací teploty v BK – 2x

- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 528 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 528 m
- demontáž zajišťovací značky – 1 ks
- Demontáž a montáž ukolejnění – 9 ks
- Demontáž a zpětná montáž RSR – 1 ks
- Vysečení travního porostu strojně – 0,358 ha
- Čištění otevřených odvodňovacích zařízení strojně – 119,4 m³
- Svahování zemního tělesa – 1 194 m²
- Ekologická likvidace pryžových podložek, staré zajišťovací značky

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO21 ŽST Kamenný Újezd, 2. SK km 105,406 – 105,920

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, tuhým upevněním ŽS4 na žebrových podkladnicích S4d s dvojitými distančními kroužky a kolejnicemi tvaru S49 nejčastěji z roku 1997. Štěrkové lože je tvořené ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Pražce nejčastěji z roku 1998.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna podkladnic S4d s dvojitými distančními kroužky za podkladnice S4pl včetně pryžové a polyetylenové podložky, vrtule R1 s dvojitým kroužkem. Tuhé upevnění ŽS4 bude vráceno zpět. Bude zřízena bezстыková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Rozsah prací:

- dělení kolejnic – 2 řezy
- výměna podkladnice – 1 700 ks
- doplnění kolejového lože kamenivem v koleji – 72 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 564 m
- Stabilizace kolejového lože – 564 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 564 m
- Výšková regulace koleje – 564 m
- svařování kolejnic termitem – 2 svary
- dosažení dovolené upínací teploty v BK – 2x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 200 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 200 m
- Demontáž a montáž ukolejnění – 12 ks
- Demontáž a zpětná montáž RSR – 2 ks
- Třídění spojovacích a upevňovacích součástí – 17,521 t
- Ekologická likvidace pryžových podložek

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO22 ŽST Kamenný Újezd, 1. SK km 105,420 – 105,765

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 s rozdělením „d“, pružným upevněním Skl 12 na žebrových podkladnicích S4d s dvojitými distančními kroužky a kolejnicemi tvaru S49 nejčastěji z roku 1997. Štěrkové lože je tvořené ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezстыková. Pražce nejčastěji z roku 1998.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna kolejového roštu za nový. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1 tř. R260, pražce budou nové tvaru B91 – pružné bezpodkladnicové upevnění, dl. 2,6 m, rozdělení pražců „U“, upevnění W14, pro kolejnici 49E1 délky 120 m v úklonu 1:40. Bude zřízena bezstyková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Rozsah prací:

- Souvislá výměna pražců – 575 ks
- dělení kolejnic – 26 řezů
- souvislá výměna kolejnic – 690 m
- doplnění kolejového lože kamenivem v koleji – 288 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 800 m
- Stabilizace kolejového lože – 800 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 400 m
- Výšková regulace troleje – 400 m
- Odtavovací stykové svařování kolejnic – 6 svarů (kolejnice délky 120 m)
- svařování kolejnic termitem – 2 svary
- dosažení dovolené upínací teploty v BK – 2x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 690 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 690 m
- Demontáž a zpětná montáž RSR – 2 ks
- Ekologická likvidace pryžových podložek

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO23 TÚ Kamenný Újezd – Včelná, km 109,000 – 110,920, GPK v km 106,122 – 109,000

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 tuhým upevněním ŽS3 na žebrových podkladnicích a kolejnicemi tv. S49. Pražce popraskané, na pražcích se vyskytují vady v podobě příčných i podélných prasklin. Šterkové lože je tvořeno ze šterku frakce 31,5/63, kolej je bezstyková. Kolejnice nejčastěji z roku 1984. Pražce nejčastěji z roku 1984.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5576 v km 106,182 s celopryžovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s betonovými závěrnými zídkami. V přejezdu pražce betonové SB8. Bude provedena demontáž stávající celopryžové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely pro průjezd ASP.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5577 v km 108,734 s polymerbetonovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s pryžovými závěrnými zídkami. V přejezdu pražce betonové SB8. Bude provedena demontáž stávající polymerbetonové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely pro průjezd ASP.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna kolejového roštu za nový, která bude provedena včetně pročištění. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1 tř. R260, pražce budou nové tvaru B91 – pružné bezpodkladnicové upevnění, dl. 2,6 m, rozdělení pražců „U“, upevnění W14, pro kolejnici 49E1 v úklonu 1:40. Bude zřízena bezstyková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Obsahem železničního přejezdu P5576 v km 106,182 je montáž stávající celopryžové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely po průjezdu ASP, výměna nových spojovacích tyčí stávající přejezdové konstrukce. Dojde k navázání nové komunikace na stávající.

Obsahem železničního přejezdu P5577 v km 108,734 je montáž stávající polymerbetonové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely po průjezdu ASP, výměna všech pryžových součástí stávající přejezdové konstrukce. Dojde k navázání nové komunikace na stávající.

Rozsah prací:

- Strojní čištění kolejového lože – 1 920 m
- Souvislá výměna pražců – 3 210 ks
- dělení kolejnic – 348 řezů
- Souvislá výměna kolejnic – 3 840 m
- Doplnění KL kamenivem – 1 728 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 4 858 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 1 950 m
- Rektifikace hrany nástupiště na zastávce K. Újezd – Doly – 136 m
- Výšková regulace troleje – 1 950 m
- odtavovací stykové svařování kolejnice 49E1 – 22 svarů (kolejnice délky 120 m)
- svařování kolejnic termitem – 12 svarů
- dosažení dovolené upínací teploty v BK – 12x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 3 890 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 3 890 m
- Stabilizace kolejového lože – 1 920 m
- Demontáž PPK – 6 ks
- Demontáž celopryžové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 8,4 m (průjezd ASP přes P5576)
- Montáž celopryžové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 8,4 m (průjezd ASP přes P5576)
- Demontáž polymerové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 8,4 m (průjezd ASP přes P5577)
- Montáž polymerové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 8,4 m (průjezd ASP přes P5577)
- Vysečení travního porostu – 0,358 ha
- Čištění otevřených odvodňovacích zařízení strojně – 119,4 m³
- Svahování zemního tělesa železničního spodku v zářezu – 1 194 m²
- Demontáž a montáž ukolejnění – 53 ks
- Demontáž a montáž počítacího bodu – 4 ks
- Demontáž a zpětná montáž indikátoru horkoběžnosti – 1 ks
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek, podsítného z SČ, zajišťovacích značek

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO24 ŽST Včelná, 1. SK km 111,005 – 111,502

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen pražci betonovými SB8 pružným upevněním Skl 12 a částečně s tuhým ŽS3 na žebrových podkladnicích a kolejnicemi tv. S49. Pražce poprskané, podkladnice vymačkané. Štěrkové lože je tvořeno ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezstyková. Kolejnice nejčastěji z roku 1984 a 2008. Pražce nejčastěji z roku 1984 a 1998.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navržena souvislá výměna kolejového roštu za nový. Kolejnice budou nové tvaru 49 E1 tř. R260, pražce budou nové tvaru B91 – pružné bezpodkladnicové upevnění, dl. 2,6 m, rozdělení pražců „U“, upevnění W14, pro kolejnici 49E1 délky 120 m v úklonu 1:40. Bude zřízena bezstyková kolej. Dále v rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice a stabilizace kolejového lože.

Rozsah prací:

- Souvislá výměna pražců – 842 ks
- dělení kolejnic – 42 řezů
- Souvislá výměna kolejnic – 1 004 m
- Doplnění KL kamenivem – 180 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 1 100 m,
- Stabilizace kolejového lože – 1 100 m

- Snížení KL pod patou kolejnice – 550 m
- Výšková regulace troleje – 550 m
- odtavovací stykové svařování kolejnice 49E1 – 8 svarů (kolejnice délky 120 m)
- svařování kolejnic termitem – 4 svarů
- dosažení dovolené upínací teploty v BK – 4x
- umožnění volné dilatace kolejnic – montáž – 1 054 m
- umožnění volné dilatace kolejnic – demontáž – 1 054 m
- Demontáž a montáž počítacího bodu – 1 ks
- Demontáž nástupiště úrovněvého hrana Tischer – 114 m
- Demontáž zámkové dlažby uložení v podsypu – 57 m²
- Montáž nástupiště úrovněvého hrana Tischer – 114 m
- Montáž zámkové dlažby uložení v podsypu – 57 m²
- Ekologická likvidace pryžových a polyetylenových podložek, betonových prefabrikátů

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO25 TÚ Včelná – Č. Budějovice, úprava GPK v km 111,880 – 115,975

Stávající stav:

Kolejový rošt je tvořen z části pražci betonovými tvaru B91 S/2- pružné bezpodkladnicové upevnění, dl. 2,6 m, upevnění W14, pro kolejnici 49E1 v úklonu 1:40, z části pražci betonovými SB8 tuhým upevněním ŽS3 na žebrových podkladnicích a kolejnicemi tv. S49. Štěrkové lože je tvořeno ze štěrku frakce 31,5/63, kolej je bezstyková. Kolejnice nejčastěji z roku 2001 a 1984. Pražce nejčastěji z roku 2001 a 1984.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5579 v km 112,223 s polymerbetonovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s pryžovými závěrnými zídkami. V přejezdu pražce betonové B91S/2. Bude provedena demontáž stávající polymerbetonové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely pro průjezd ASP.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5580 v km 115,134 s celopryžovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s betonovými závěrnými zídkami. V přejezdu pražce betonové B91S/2. Bude provedena demontáž stávající celopryžové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely pro průjezd ASP.

V opravovaném úseku se nachází i přejezd P5581 v km 115,808 s celopryžovou přejezdovou konstrukcí uvnitř i vně koleje s betonovými závěrnými zídkami. V přejezdu pražce betonové B91S/2. Bude provedena demontáž stávající celopryžové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely pro průjezd ASP.

Nový stav:

V rámci stavebního objektu je navrženo doplnění kolejového lože kamenivem a přesná úprava GPK, úprava kolejového lože do profilu, včetně snížení kolejového lože pod patou kolejnice.

Obsahem železničního přejezdu P5579 v km 112,223 je montáž stávající polymerbetonové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely po průjezdu ASP, výměna všech pryžových součástí stávající přejezdové konstrukce. Dojde k navázání nové komunikace na stávající.

Obsahem železničního přejezdu P5580 v km 115,134 je montáž stávající celopryžové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely po průjezdu ASP, výměna nových spojovacích tyčí stávající přejezdové konstrukce. Dojde k navázání nové komunikace na stávající.

Obsahem železničního přejezdu P5581 v km 115,808 je montáž stávající celopryžové přejezdové konstrukce vnitřní a vnější panely po průjezdu ASP, výměna nových spojovacích tyčí stávající přejezdové konstrukce. Dojde k navázání nové komunikace na stávající.

Rozsah prací:

- Demontáž polymerové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 13,2 m (průjezd ASP přes P5579)
- Montáž polymerové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 13,2 m (průjezd ASP přes P5579)
- Demontáž celopryžové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 15,6 m (průjezd ASP přes P5580 a P5581)
- Montáž celopryžové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 15,6 m (průjezd ASP přes P5580 a P5581)

- Doplnění KL kamenivem – 720 m³
- Přesná úprava GPK koleje – 4 095 m
- Snížení KL pod patou kolejnice – 4 095 m
- Výšková regulace troleje – 4 095 m
- Demontáž a zpětná montáž ukolejnění – 60 ks
- Demontáž a montáž počítačového bodu – 8 ks
- Ekologická likvidace zajišťovacích značek

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO26 Následné propracování

Následné propracování bude ve stavebních objektech SO 01; SO 02; SO 03; SO 04; SO 05; SO 06; SO 07; SO 17; SO 20; SO 22; SO 23; SO 24 v termínu I. etapa květen/červen 2026 a II. etapa červen 2027, včetně demontáže všech přejezdových konstrukcí a opětovné jejich montáže.

Úprava GPK bude pro rychlostní pásmo V150 = v celém úseku km 61,097-115,975.

Rozsah prací je blíže specifikován v příloze č. 23 – Rozpočet

Rozsah prací:

- Demontáž celopryžové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 30,6 m
- Montáž celopryžové přejezdové konstrukce bez závěrných zídek – 30,6 m
- Demontáž dílů betonové přejezdové konstrukce vnitřního panelu – 4 ks
- Demontáž dílů betonové přejezdové konstrukce vnějšího panelu – 8 ks
- Montáž dílů betonové přejezdové konstrukce vnitřního panelu – 4 ks
- Montáž dílů betonové přejezdové konstrukce vnějšího panelu – 8 ks
- Doplnění KL kamenivem – 3 564 m³
- Demontáž dílů přejezdu celopryžového v koleji náběhový klín – 8 ks
- Montáž dílů přejezdu celopryžového v koleji náběhový klín – 8 ks
- Demontáž polymerové přejezdové konstrukce včetně závěrných zídek – 7,2 m
- Demontáž dílů polymerového přejezdu náběhového klínu – 2 ks
- Montáž polymerové přejezdové konstrukce včetně závěrných zídek – 7,2 m
- Montáž dílů polymerového přejezdu náběhového klínu – 2 ks
- Následná úprava GPK koleje – 18,149 km
- Snížení KL pod patou kolejnice – 18,149 km
- Demontáž a zpětná montáž ukolejnění – 346 ks
- Demontáž a zpětná montáž RSR – 37 ks

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

SO M Oprava mostu v km 93,352 Kaplice – Velešín

Stávající stav:

Most v km 93,352 má klenbovou konstrukci s porušenou izolací nosné konstrukce. ve zdivu jsou průsaky s výluhy pojiva, místy uvolněné a jednotlivě vypadané spárování, zdivo místy zamechované, v betonových římsách čelních zdí jsou příčné trhliny na celou šířku. Kamenné římsy křídel odtržené a vysunuté. Stávající zábradlí deformované, zkorodované.

Rozsah prací:

- **sanace kamenného zdiva klenby, opěr a křídel**
- **zřízení nového systému vodotěsné izolace**
- **zřízení nových železobetonových říms na čelních zdech a šikmých křídlech**
- **zřízení nového zábradlí na římsách čelních zdí**
- **přemístění kabelů na mostě do nových chrániček**
- **mostní průjezdný profil VMP 2,5**
- **přechodnost traťové třídy D4/100 ověřená zhotovitelem**
- **zpracování realizační dokumentace zhotovitelem**

Podrobný popis prací:

- Odstranění stávajícího kolejového lože odtěžením v koleji – 99 m³
- Odkopávky a prokopávky v hornině třídy těžitelnosti I, skupiny 3 ručně - 22,23 m³
- Vodorovné přemístění výkopku z horniny třídy těžitelnosti I skupiny 1 až 3 stavebním kolečkem do 10 m - 22,23 m³
- Nakládání výkopku z horniny třídy těžitelnosti I skupiny 1 až 3 ručně - 22,23 m³
- Skládání nebo překládání výkopku z horniny třídy těžitelnosti I skupiny 1 až 3 ručně - 22,23 m³
- Hutnění zeminy pro spodní stavbu železnic tloušťky do 20 cm – 180 m²
- Uložení sypaniny z hornin nesoudržných sypkých do násypů přes 3 m³ pro spodní stavbu železnic ručně - 22,23 m³
- Plošná úprava terénu do 500 m² zemina skupiny 1 až 4 nerovnosti přes 150 do 200 mm v rovině a svahu do 1:5–100 m²
- Vybourání stávajících ŽB říms – 16,50 m
- Mostní římsy ze ŽB C 30/37 vyztužené betonářskou ocelí B 500B – 6,218 m³
- Bednění mostních říms všech tvarů – zřízení – 25,925 m²
- Bednění mostních říms všech tvarů – odstranění - 17,625 m²
- Výplň spár monolitické římsy tmelem polyuretanovým šířky spáry do 15 mm – 6,6 m
- Podkladní železobetonová deska pod izolaci ze ŽB C 25/30 vyztužená svařovanými sítěmi – 22,50 m³
- Provedení vodotěsné izolace klenby železničního mostu ze schválených systémů dle TNŽ 73 6280 „Navrhování a provádění vodotěsných izolací železničních mostních objektů“ a příslušných TKP.
- Tvrdá ochrana izolace z betonu C 20/25 včetně výztuže ze svařovaných sítí – 7,2 m³
- Příčné odvodnění mostní opěry z plastových trub DN 160 včetně podkladního betonu, šterkového obsypu – 24 m
- Obetonování vyústění příčného odvodnění mostu včetně žlabovky – 10 ks
- Odstranění kovového zábradlí vcelku – 16,50 m
- Výroba a montáž ocelového zábradlí dle MVL 720 – délky 2x8,25 m
- Ochranný nátěr nového zábradlí ONS 22 dle předpisu S5/4– 18,205 m²
- Zhotovení tabulky s letopočtem opravy mostu vložení šablony do bednění – 1 ks
- Montáž lešení řadového trubkového lehkého s podlahami zatížení do 200 kg/m² š od 0,6 do 0,9 m v do 10 m – 116,74 m²
- Příplatek k lešení řadovému trubkovému lehkému s podlahami š 0,9 m v 10 m za první a ZKD den použití – 3502,2 m²
- Demontáž lešení řadového trubkového lehkého s podlahami zatížení do 200 kg/m² š od 0,6 do 0,9 m v do 10 m - 116,74 m²
- Očištění ploch stěn, rubu kleneb a podlah sušeným křemičitým pískem – 172,695 m²
- Vysekání spojovací hmoty ze spár zdiva hl do 80 mm dl přes 6 do 12 m/m² – 120,887 m²
- Přezdívání kamenného zdiva do aktivované malty do 1 m³ – 0,60 m³
- Hloubkové spárování zdiva aktivovanou maltou spára hl do 80 mm dl přes 6 do 12 m/m² – 120,887 m²
- Dodatečné vlepování betonářské výztuže D 20 mm do cementové aktivované malty včetně vyvrtání otvoru – 30 m
- Zřízení nového kolejového lože 99 m³
- Odvoz sutí a vybouraných hmot na skládku nebo meziskládku do 1 km se složením – 20,494 t
- Poplatek za uložení stavebního odpadu na recyklační skládce (skládkovné) zeminy a kamení zatříděného do Katalogu odpadů pod kódem 17 05 04 – 20,494 t
- Přesun hmot pro mosty zděné, monolitické betonové nebo ocelové v do 20 m – 94,013 t
- Příplatek k přesunu hmot pro mosty zděné nebo monolitické za zvětšený přesun do 5000 m – 94,013 t
- Příplatek k přesunu hmot pro mosty zděné nebo monolitické za zvětšený přesun ZKD 5000 m – 94,013 t
- Přesun hmot tonážní pro izolace proti vodě, vlhkosti a plynům v objektech v přes 6 do 12 m – 0,689 t

Podrobněji viz příloha ZD – Soupis prací k ocenění [zadání] a Přílohy ZTP.

Všeobecně

Součástí prací na železničním svršku jsou i práce spojené s demontáží a montáží dotčených počítačových bodů – rozsah uveden ve výkazu výměr.

U přejezdů je uplatněno upevnění v antikorozi úpravě dle schválených TPD

Součástí realizace je rozšíření stezek v nevyhovujících místech – rozsah prací je blíže specifikován v příloze č. 23 – Rozpočet

9. Realizace požadavky

Hlavní stavební práce budou probíhat v naplánovaných výlukových časech v termínu I. etapa říjen 2025 a II. etapa květen–červen 2026 - nepřetržitě. Délka výluky vychází ze zpracovaného TPVP – viz – příloha č. 08.

Stavební práce budou prováděny pomocí speciálních drážních vozidel v předpokládaném rozsahu:

- celoprofilová čistička šterkového lože
- strojní linka
- dvoucestné rypadlo
- automatická strojní podbíječka
- kolejový pluh
- dynamický stabilizátor
- lokomotiva a vozy se šterkem
- sestava na regulaci TV
- svařovací souprava

Přesun mechanizace z místa odstavení na pracoviště bude po železnici

V rámci přípravných prací byl proveden geotechnický průzkum v TÚ Rybník – Omlenice, km 77,195 – 77,487 z důvodu návrhu na úpravy železničního spodku z důvodu opakovaných poruch GPK.

Součástí realizace je mj. demontáž a zpětná montáž překážek pro provedení opravy GPK: ukolejnění trakčních stožárů na patě kolejnice, lanová propojení apod.

10. Všeobecné podmínky:

Při realizaci je nutno respektovat všeobecné podmínky „Všeobecné podmínky ochrany sítě elektronických komunikací Správy železnic, státní organizace (ve správě Správy železniční telematiky) schválené SŽT č.j. 2095/2024-SŽ-SŽT-ÚPN ze dne 17.6.2024.“

Na dotčeném území vedou sdělovací kabely ve správě SŽT. Bude-li nutné kabely přeložit v důsledku kolize, je nutné respektovat pokyn G[~]%R SŽ PO-09/2023-GR "Pokyn generálního ředitele ve věci ochrany kabelizace v průběhu přípravy a realizace investičních a opravných akcí". Schváleno pod. č.j. 19892/2024-SŽ-GR-06 dne 4. června 2024

Případnou změnu trasy zaznamenat do kabelové knihy plánů dle TS 1/2022-SZ – Optické kabely a jejich příslušenství v přenosové síti státní organizace Správy železnic. Zároveň změnil-li se kabelová trasa u sdělovacích kabelů z důvodu kolize se stavbou, je nutné na kabelech provést měření i před přeložkou.

Zhotovitel projekčních prací stanovil na základě vyhlášky č. 460/2021 Sb. předběžnou kategorii stavby (0, I, II nebo III), a s ohledem na platné právní předpisy a normativní podmínky popíše požadavky pro zajištění požární bezpečnosti stavby, které musí být podrobně zpracovány v PD. S ohledem na charakter prací se vychází z předpokladu, že předložený záměr naplňuje kritéria pro zařazení do kategorie staveb 0; tzn. 0. kategorie – stavby nepředstavující zvláštní nebezpečí (například vodní dílo, stožár, oplocení, skleník, pozemní komunikace, podzemní sítě...)

Zhodnocení navrhovaného řešení akce z hlediska vlivů na životní prostředí:

Tento předpoklad byl potvrzen stanoviskem Krajského úřadu Jihočeského kraje ze dne 19. 03. 2025 pod č.j. KUJCK36873/2025, který v odůvodnění konstatoval, že uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry a koncepcemi významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu Jihočeského kraje. Na základě vyloučeného vlivu na soustavy lokalit Natura 2000, Krajský úřad Jihočeského kraje vydal vyjádření z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění ze dne 27. 03. 2025, pod č.j.: KUJCK 40604 /2025, že záměr svým charakterem nenaplní dle dikce významné změny záměru ve smyslu § 4 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., a proto nevyžaduje provedení zjišťovacího řízení podle předmětného zákona.

Záměr zasahuje do ochranného pásma památného stromu Lípy malolisté ve Zvíkově. Památný strom se nachází na parc. č. 2386/1 a jeho ochranné pásmo zasahuje na pozemek SŽ, s.o. (parc. č. 3514/2). Ochranné pásmo je vyhlášeno rozhodnutím okresního úřadu Český Krumlov ze dne 9.4.2002 pod č.j.: ŽP-2033/02/Be o velikosti kruhu o poloměru 11 m. V tomto pásmu není dovolena dle § 46 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny žádná pro památný strom škodlivá činnost, například výstavba, terénní úpravy, odvodnění, chemizace. Stanovené činnosti a zásahy lze provádět pouze jen s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody.

11. Přílohy:

Příloha č. 01 - Situace

Příloha č. 02 - Nákrešný přehled železničního svršku

Příloha č. 03 - Evidenční list P5558

Příloha č. 04 - Evidenční list P5559

Příloha č. 05 - Evidenční list P5560

Příloha č. 06 - Evidenční list P5561

Příloha č. 07 - Evidenční list P5563

Příloha č. 08 - Evidenční list P5564

Příloha č. 09 - Evidenční list P5565

Příloha č. 10 - Evidenční list P5567

Příloha č. 11 - Evidenční list P5569

Příloha č. 12 - Evidenční list P5570

Příloha č. 13 - Evidenční list P5571

Příloha č. 14 - Evidenční list P5573

Příloha č. 15 - Evidenční list P5574

Příloha č. 16 - Evidenční list P5575

Příloha č. 17 - Evidenční list P5576

Příloha č. 18 - Evidenční list P5577

Příloha č. 19 - Evidenční list P5579

Příloha č. 20 - Evidenční list P5580

Příloha č. 21 - Evidenční list P5581

Příloha č. 22 - Geotechnický návrh úprav odvodnění km 77,195 - 77,487

Příloha č. 23 – TPVP – není součástí

Příloha č. 24 – Rozpočet – není součástí

Zpracovatel technické specifikace: SŽ, s.o.; OŘ Plzeň, Sušická 1168/23, 360 00 Plzeň

Dne 23. 4. 2025

Vypracoval: Robert Neznaj