



Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem – ST K. Vary 3
Nákladní 21
360 05 Karlovy Vary

Průvodní (Technická) zpráva

**Oprava traťového úseku Teplička u Karlových Varů – Karlovy Vary,
Březová**

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
ST Karlovy Vary 3**

A. Identifikační údaje

Název stavby: ***Oprava traťového úseku Teplička u Karlových Varů – Karlovy Vary, Březová***

Místo stavby: Trať: Mariánské Lázně – Karlovy Vary dol. n.

DU/TUDU: Teplička u K.V. – K. Vary-Březová/0241 16

Kolej: traťová kolej

Km od – do/ délka: km 43,701 – 44,403/702,0 m

Traťová rychlost: 40/50 km/h

Traťová třída zatížení: B2/18,0 t

Traťový okrasek: TO Bečov

Místo vymezení staveniště:

- Místo stavby se nachází na pozemcích SŽDC, s.o., parcelní číslo 1012 (Příloha č. 1).
- Přístup na staveniště kolejovou mechanizací je po pozemcích ČD, a.s. a SŽDC, s.o.
- Skládka a meziskládka ukládaného a vyzískaného materiálu bude na pozemcích SŽDC, s.o., parcelní číslo 503 (Příloha č. 1).

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem - ST Karlovy Vary
Nákladní 21, 360 05

Zhotovitel: Stavební práce budou provedeny dodavatelskou činností

Technický dozor objednatele:

ST Karlovy Vary

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

SMT Karlovy Vary

Vedoucí oddělení SMT: Ing. Blanka Hejlová, tel. 724 241 862 (Rozpočet – SO A.4)

B. Pasportní údaje (viz tištěný pasport)

▪ Směrové poměry

- km 43,605 – 43,885 trať v levém oblouku o poloměrech $R = 217,0$ m s převýšením $D = 98,0$ mm; délka oblouku je dl.o. = 227,0 m; délky přechodnice a vzestupnice jsou $lp_2 - lvz_2 = 52,54$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 6,0$ mm.
- km 43,885 – 43,921 trať v přímé
- km 43,921 – 44,382 trať v pravém oblouku o poloměru $R = 250,0$ m; s převýšením $D = 71,0$ mm, délka oblouku je dl.o. = 381,00 m; délky přechodnic a vzestupnic jsou $lp_{1,2} - lvz_{1,2} = 40,0$ m. Rozšíření rozchodu v koleji je $\Delta e = 3,0$ mm.

▪ Sklonové poměry

Od km	43,701	do km	43,797	trať klesá	-	-8,62 ‰
	43,797		43,885	trať klesá	-	-9,67 ‰
	43,885		44,403	trať klesá	-	-7,10 ‰

Geometrické parametry koleje budou vyrovnány dle projektové dokumentace vyhotovené SŽG Praha.

C. Stávající stav

- **Trať:** je jednokolejná, neelektrifikovaná

- **Železniční svršek:**

- Kolejnice – kolejnice tvr. S49, vloženy roku 1988 (nové), vlivem stáří a provozu vykazují značně nevyhovující stav. Jsou opotřebovány bočním i svislým ojetím.
- Pražce – pražce dřevěné bukové, rozdělení „c“ (38 pr./25,0 m), vložené v roce 1978 (nové), vystrojené žebrovými podkladnicemi s komplety ŽS3. Pražce jsou v nevyhovujícím technickém stavu.

Pražce jsou vyžilé a zastaralé, tím je snížena držečnost upevňovadel. Předepsané míry a hodnoty jsou na mezní provozní toleranci.

- Kolejové lože - štěrk v kolejovém loži je znečištěný.
- Spojovací součásti – kolej je spojena kolejnicovými styky.

- Železniční spodek:

V km 43,850 – 43,9450 vpravo se nachází nefunkční odvodnění. Stávající příkopy s nezpevněným dnem jsou znečištěné spadanou a usazenou zeminou.

U koleje vedené v obloucích nemají stezky předepsané rozměry, v některých případech nejsou žádné.

- Železniční přejezd v km 44,004:

Železniční přejezd v km 44,004 má vnitřní a vnější konstrukci tvořenou železobetonovou konstrukcí. Povrch přejezdové konstrukce vykazuje značné opotřebení, nevyhovující stav. Je popraskaný a vydrolený.

- Železniční most v km 43,737:

Na železničním mostě byla provedena v roce 2005 oprava včetně výměny mostnic, příčné pražce ve výběžích mostů byly ponechány původní. K opravě práci byla vyhotovena projektová dokumentace, dle které vyhovuje směrová a výšková poloha koleje na mostě stanoveným odchylkám.

- Železniční most v km 44,222:

Na železničním mostě byla provedena v roce 2005 oprava včetně výměny mostnic a příčných pražců ve výběžích mostu. K opravě práci byla vyhotovena projektová dokumentace, dle které vyhovuje směrová poloha koleje, výšková poloha koleje není v toleranci stanovených odchylek.

D. Přípravné práce

-Předpokládaná délka výluk:

Nepřetržitá výluka → 25 N v dubnu 2019.

Uzavírka žel. přejezdu v km 44,004 není potřeba. S plánovanou výlukou bude pouze obeznámen majitel pole. Legislativní část projedná ST Karlovy Vary.

Následné propracování → 1 D v září 2019 (v závislosti na plánované výluky)

-Zpracování projektové dokumentace:

Objednatel zajistí zjednodušenou projektovou dokumentaci, která bude poskytnuta od SŽG Praha v ŽBP. Vyhotovený návrh bude předán zhotoviteli před zahájením stavby.

-Laboratorní rozbor kontaminace bude proveden na:

Odpad z čištění kolejového lože.

-Vytyčení sítí infrastruktury:

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

-Zpracování harmonogramu:

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

-Oznámení DÚ:

Charakter stavebních prací nevyžaduje Ohlášení ani Stavební povolení vydávané DÚ.

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 třetího aktualizované vydání (z roku 2000) – dne 8. 1. 2010 schválena 7. změna TKP pod čj. S 501/ 2010-OKS s účinností od 1. 2. 2010, kapitola 1 a dotčené speciální kapitoly
- předpis SŽDC Bp1 - Pravidla o bezpečnosti a o ochraně zdraví při práci (platnost od 1.4.2006)
- zákona č 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- zákonem č. 133/1985 Sb. o požární ochraně
- zhotovitel při své činnosti musí respektovat a dodržovat uvedené předpisy se zvláštním přihlédnutím k:
 - práci v průjezdném průřezu provozované trati
 - práci ve výškách
- zhotovitel odpovídá za pracovní schopnosti a zdravotní způsobilost všech svých pracovníků i pracovníků podzhotovitelů, včetně doložení dokladů pro vstup do vyhrazených prostorů SŽDC, s.o.
- zhotovitel nese odpovědnost za případnou škodu, která vznikne objednateli při nedodržení výše uvedených povinností
- zhotovitel si zajišťuje na vlastní náklady bezpečnost hlídku, která je povinna řídit se předpisem SŽDC Bp1.

b) Likvidace odpadů

- nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č.185/2001 Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství

- původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí
- dosavadní likvidace odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz vyhl. MŽP č. 381/2001 Sb. (příloha č. 1, katalog odpadu) a vyhl. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady
- skládka pro uložení odpadů je vybírána z okolí místa opravné práce (např. Chocovice u Chebu, SAFER – CHODOV, ČINOV u K. Varů, Vrbička u Podbořan)
- v případě, že výzisky zemního materiálu ze strojního čištění (recyklace) vyhoví předepsaným laboratorním rozborům, je možné je zapracovat 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 SŽDC, s.o. (v kritických místech je nutno tyto hranice případně vytyčit)
- při provádění stavebních prací nesmí dojít k poškození stávajících inženýrských sítí a znečištění přemostované překážky (vodoteče, komunikace, trati apod.)
- zhotovitel předloží objednateli k odsouhlasení realizační dokumentaci, která bude zpracována v souladu s TKP staveb státních drah, TPD, OTP, ČSN, TN, vyhlášek a zákonů v platném znění.
- při akci je třeba minimalizovat nároky na rozsah zařízení staveniště pouze na pozemek dráhy. Případné využití okolních mimodrážních pozemků a přístupových komunikací si projedná a zajistí zhotovitel stavby.

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

- zhotovitel zajistí, že veškerá geodetická činnost při přípravě a realizaci stavby bude provedena na základě předložené projektové dokumentace, která bude vyhotovena v S-JTSK SŽG Praha a poskytnuta ÚOZI investora
- zajištění prostorové polohy koleje v souladu s předpisem SŽDC S3 Železniční svršek, díl III - Zajištění prostorové polohy koleje - osazení geodetických bodů (značek) bylo provedeno v rámci předchozích opravných prací vč. zaměření a vyhotovení návrhu na „Projekt osazení zajišťovacích značek“. Při realizaci opravné práce nesmí dojít k poškození osazených geodetických bodů.
- v přípravné fázi a při realizaci stavby bude ustanoven úředně oprávněný zeměměřický inženýr SŽG Praha pro zajištění spolupráce zeměměřických činností se zhotovitelem včetně kontroly plnění prací podléhající zadávací dokumentaci, TKP, předpisům SŽDC a provádění kontroly samotné geodetické dokumentace.
- v průběhu provádění geodetických činností bude postupováno dle stanovených metodických pokynů pro jednotlivé geodetické činnosti. V průběhu realizace stavby musí být chráněny měřické body ŽBP, v případě jejich ohrožení nebo nutnosti přeložení bude konzultováno se správcem ŽBP, který odsouhlasí způsob stabilizace, měření a dokumentace přeložených bodů.

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 2018 (čj, 1769/SFDI/3230/2018)** s účinností od 1.4.2018. 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 2018 02**.

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

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

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

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

Zhotovitel zodpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví při práci svých pracovníků a pracovníků podzhotovitelů. Všichni tyto pracovníci musí dodržovat znění předpisu SŽDC Bp1 Přepis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, dále se řídí ustanovením zákona č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákonem č. 133/1985 Sb. o požární ochraně. Zhotovitel odpovídá za pracovní schopnosti a zdravotní způsobilost všech svých pracovníků i pracovníků podzhotovitelů, včetně doložení dokladů pro vstup do vyhrazených prostorů SŽDC, s.o. Zhotovitel nese odpovědnost za případnou škodu, která vznikne objednateli při nedodržení výše uvedených povinností.

G. Soupis vlastních stavebních prací

Přípravné práce

Před zahájením vlastních opravných prací budou vytyčeny inženýrské sítě.

Bude provedena demontáž pojistných úhelníků na mostech v km 43,737 a v km 44,222.

Práce na železničním svršku - demontáž

V traťové koleji bude km 43,701 - 43,721 (dl. 20,0 m) + 43,752 - 44,193 (dl. 441,0 m) + 44,252 - 44,403 (151,0 m) provedena přímo v ose koleje demontáž kolejového roštu na dřevěných pražcích. Úseky v km 44,193 - 44,203 (dl. 10,0 m) + 44,242 - 44,252 (dl. 10,0 m) jsou výběhy mostu v km 44,222, které byly vyměněny v rámci opravy mostu v roce 2005. Kolejový rošt bude rozebrán do jednotlivých součástí. Budou demontovány kolejnicové spojky po 25,0 m, budou uvolněny a odmontovány komplety tvaru ŽS3 (svěrky ŽS3, šroub RS1, matice M24, dvojité pružný kroužek) odstraněny uvolněné kolejnice tv. S49 a ze ŠL budou vyjmuty dřevěné pražce. Pražce, kolejnice a drobný materiál bude odvezen v rámci stavby na místo deponie. Z pražců bude odstrojeno drobné kolejivo.

V km 43,701 - 43,721 (dl. 20,0 m) + 43,752 - 44,193 (dl. 441,0 m) + 44,252 - 44,403 (151,0 m) bude po demontáži kolejového roštu z kolejového lože vytěžen štěrk ve vrstvě o mocnosti tl. 0,2 m pod ložnou plochou stávajících dřevěných pražců. Bude odvezen na místo recyklace v dopravně Karlovy Vary-Březová. Z recyklovaného materiálu bude vytvořena podkladní vrstva připravena pro kolejový rošt. Předpokladem je vytvoření vrstvy o mocnosti tl. min. 0,15 m.

V km 44,193 - 44,203 (dl. 10,0 m) + 44,242 - 44,252 (dl. 10,0 m) bude štěrk odstraněn v místě výběhů mostu km 44,222 z mezipražcových prostor pražců, které budou v koleji ponechány.

Veškeré výzisky zemního materiálu z recyklovaného kolejového lože budou odvezeny na nejbližší skládku. Při nakládání se zemními odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. E. Zabezpečení stavby, čl. c) Likvidace odpadů čištění.

Práce na železničním svršku - montáž

Na urovnané a připravené vrstvě recyklovaného kolejového lože bude v uvedených žkm provedena montáž kolejového roštu na betonových pražcích B03 (B03R).

- km 43,763 - 44,000 (dl. 237,0 m)
- km 44,008 - 44,171 (dl. 163,0 m)
- km 44,252 - 44,403 (151,0 m)

Pražce budou vkládány s rozdělením pražců „d“ (41 ks pražců na 25,0 m), budou vystrojené bezpodkladnicovým upevněním pro železniční svršek S49 s komplety tvaru Vossloh Skl 14. U betonových pražců B03 a B03 R bude při vkládání provedena regulace rozšíření rozchodu pomocí upevnění Vossloh W14 (viz Tab.1 – Rozšíření rozchodu koleje).

V následujících žkm bude provedena montáž kolejového roštu na dřevěných pražcích. Pražce budou vkládány s rozdělením pražců „d“ (41 ks pražců na 25,0 m) vystrojených na železniční svršek S49.

- km 43,701 - 43,721 (dl. 20,0)
- km 43,752 – 43,763 (dl. 11,0 m)
- km 44,000 - 44,008 = přejezd km 44,004
- km 44,171 – 44,193 (dl. 22,0 m)

Tab. 1 - Rozšíření rozchodu koleje

Geometrické parametry	Začátek	Konec	Délka	počet pražců	Pražec B03 Δu + 0,0 mm	Pražec B03 Δu +2,5 mm	Pražec B03R Δu +5,0 mm	Pražec B03R Δu +7,5 mm	Pražec dřevo Δu 7,5 mm	Pražec dřevo Δu 2,5 mm	Poznámka	
	[Km]	[Km]	[m]	[ks]	[ks]	[ks]	[ks]	[ks]	[ks]	[ks]		
R = 215,89 m	43,689	43,701	12,0	20,0					20,0		BK - ve stáv. úseku BK - v nov. úseku 11,0m-pojist.úhel.	
	43,701	43,721	20,0	34,0					34,0			
	43,721	43,752	31,0		MOST km 43,737							
	43,752	43,763	11,0	18,0					18,0			11,0m-pojist. úhel.
	43,763	43,828	65,0	107,0				107,0				
Lp ₂	43,828	43,887	59,0	97,0	89,0	4,0	4,0					
R = 0,0 m	43,887	43,915	28,0	46,0	46,0							
Lp ₁	43,915	43,974	59,0	97,0	97,0							
R = 249,69 m	43,974	44,000	26,0	43,0		43,0					Př. km 44,004 10,0m-pojist.úhel. ponech. pův.	
	44,000	44,008	8,0	13,0						13,0		
	44,008	44,171	163,0	267,0		267,0						
	44,171	44,193	22,0	36,0						36,0		
	44,193	44,203	10,0		MOST km 44,222							
	44,203	44,242	39,0									
	44,242	44,252	10,0									10,0m-pojist.úhel. ponech. pův.
	44,252	44,327	75,0	123,0		123,0						
Lp ₂	44,327	44,391	64,0	105,0	105,0							
R=0,0 m	44,391	44,403	12,0	20,0	20,0							
Celkem			714,0	1026,00	357,00	437,00	4,00	107,00	72,00	49,0		

- 20,0 pr. *

Δu +2,5 mm Wfp 14K-9,5 + Wfp 14K-12 + Wfp 14K-12 + Wfp 14K-12
Δu +7,5 mm Wfp 14K-12 + Wfp 14K-12 + Wfp 14K-9,5 + Wfp 14K-14,5

* 20,0 pr. B03R Δu +7,5 mm = vyzískány z úseku 43,689 - 43,701 (stáv. stav)

V km 43,689 – 43,701 (dl. 12,0 m) bude provedena jednotlivá výměna pražců dřevěných vystrojených na železniční svršek S49. Důvodem je umístění malých dilatačních zařízení a jejich ochranné pole na dřevěných pražcích (udělení výjimky – viz níže).

V přejezdu v km 44,004 budou použity komplety tvr. Vossloh Skl 24 s antikorozií úpravou. Na ostatních dřevěných pražcích a mostnicích bude použito drobné kolejivo v kompletech Vossloh Skl 24.

Při montáži kolejového roštu budou vloženy nové kolejnice tvr. 49 E1 v dl. 75,0 m. Na mostech v km 43,737 a v km 44,222 bude provedena souvislá výměna kolejnic na stávajících mostnicích. Celková délka kolejnic bude $2 \times 702,0 \text{ m} = 1404,0 \text{ m}$.

Po provedení prací na kolejovém roštu bude do koleje doplněno nové kolejové lože vrstvy tl. 0,15 m pod ložnou plochou nově vložených betonových pražců. Zřízením podkladní vrstvy a doplněním nového šterku by měla být zajištěna výška nivelety koleje v projektované poloze.

V celém úseku bude v koleji upravena výšková a směrová poloha koleje metodou přesnou dle vyhotovené projektové dokumentace a bude upraveno kolejové lože do profilu.

Po provedení prací na železničním svršku bude zřízena bezстыková kolej. Zhotovení svarů, zřízení bezстыkové koleje.

- Všeobecně bude bezстыková kolej zřízena dle postupu prací určených Předpisem SŽDC S 3/2 Bezстыková kolej,
- Zhotovitel bezстыkové koleje musí v rámci technologické přípravy vyhotovit návrh "Schématu zřizování BK - opravy vad a lomů v BK" (podle vzoru Předpisu S3/2 – příloha č. 6). Tento návrh musí projednat s určeným zaměstnancem Správy tratí nejméně v týdenním předstihu před zahájením prací. Při projednání návrhu musí být dohodnut i způsob navázání na stávající bezстыkovou kolej. Upínací teplota navazující bezстыkové koleje se upraví shodně s nově zřizovanou bezстыkovou kolejí na délce nejméně 50 m.
- Svařování montážních svarů v koleji smí být zahájeno za podmínky, že směrová a výšková poloha koleje umožňuje zhotovit svar stanovené geometrie.
- Svařování závěrných svarů při zřizování bezстыkové koleje smí být zahájeno až po písemném potvrzení vyhovujícího stavu svršku zhotovitelem stavby do stavebního

deníku vč. překontrolování kolejového lože do předepsaného profilu. Dále musí být provedeno měření prostorové polohy koleje. Výsledek měření bude předložen ke kontrole a odsouhlasení SPPK. Jedná se zejména o potvrzení skutečnosti, že kolej je v projektované poloze podle ČSN 73 6360-2 a zároveň v souladu s předloženou projektovou dokumentací. Při přejímce musí zhotovitel bezстыkové koleje prokázat zachování směrové polohy koleje před svařováním závěrných svarů a před předáním bezстыkové koleje (viz Příloha č. 3 – Dokumentace provedených prací).

- U provádění závěrných svarů bude vždy přítomen VMT TO Bečov pan Viktor Grban – tel. 725 432 127, který je určen pro přejímku závěrných svarů.
- Při zřizování bezстыkové koleje bude dosaženo dovolené upínací teploty, umožnění volné dilatace bude prováděno pomocí kluzných podložek s výběhem do stávající bezстыkové koleje vždy 50,0 m.
- Při přejímce díla bude doložena zhotovitelem dokumentace viz kapitola B4. Předání a převzetí díla, čl. 6.
- Na základě Předpisu SŽDC S3/2 Bezстыková kolej se při zřizování bezстыkové koleje u daných poloměrů oblouku osazují pražcové kotvy (tab. 2 – Osazení pražcových kotev).

Tab. 2 - Osazení pražcových kotev

ZO	KO	poloměr oblouku	délka oblouku	délka př. 1	délka př. 2			přech. každý 2	přech. každý 3	na každém x pražci	počet kotev dřevo	počet kotev B03
[Km]	[Km]	[m]	[m]	[m]	[m]						[ks]	[ks]
B03						počet pražců oblouk	počet kotev oblouk	1/0,230 =4,348	1/0,280 =3,571			
43,763	43,827	215	64		59	108	54	4	4	2		62
43,974	44,183	250	209	59		351	117		3	3		120
44,252	44,327	250	75		64	126	42		3	3		45
Dřevěný												
43,689	43,721	215	32			54	54			1	54	
43,752	43,763	215	11			18	18			1	18	
44,183	44,203	250	20			34	34			1	34	
44,242	44,252	250	10			17	17			1	17	
celkem											123	227

Z důvodu dilatující délky konstrukce mostů větší než 30,0 m není možné dle předpisu SŽDC S3 Železniční svršek, zřídit na mostech průběžnou BK. Bezстыková kolej musí být ukončena z obou stran malým dilatačním zařízením (KMDZ), která budou osazena následovně:

- Na straně pevných ložisek KMDZ 2,5 – 8,0m (ukončení BK – pevná část k mostu)
- na straně pohyblivých ložisek 2x KMDZ (1x KMDZ s pohyblivou částí k mostu ve vzdálenosti 2,5 – 8,0 m od líce závěrné zdi a 1x KMDZ ukončující BK se vzdáleností 20,0 m pevných částí).

Z důvodu malých poloměrů musí být dle předpisu SŽDC S3 udělena výjimka na použití KMDZ v malých poloměrech. Vyjádření OTH je následující.

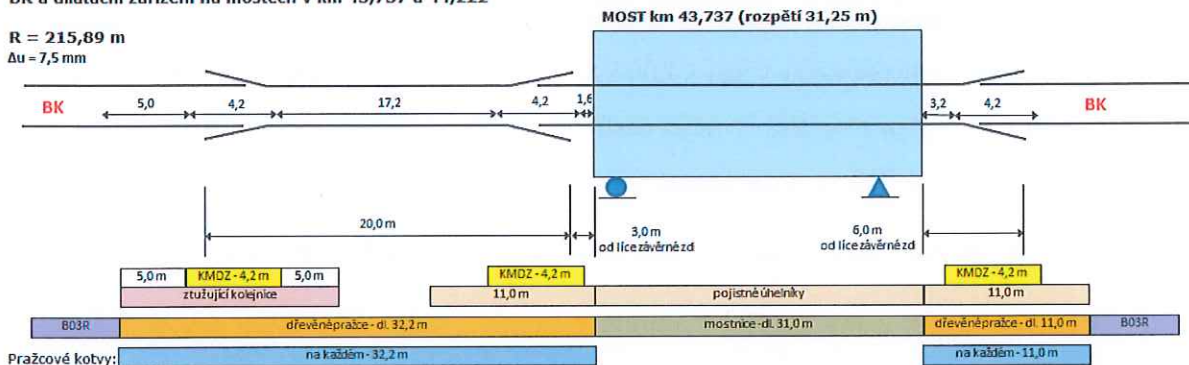
„Výjimka na vložení KMDZ do poloměru menším než 300 m možná je (od platnosti Změny č. 3 předpisu SŽDC S3 to nebude výjimka, ale souhlasné stanovisko O13), předběžně za následujících podmínek“:

- **Pojížděné části KMDZ (kolenové a jazykové kolejnice) budou ohnuty do požadovaného poloměru u výrobce KMDZ.**
- **Jediné přípustné provedení KMDZ je na dřevěných pražcích.**
- **V KMDZ bude provedeno rozšíření rozchodu stejné jako v přilehlém oblouku.**
- **Pro zamezení směrové a výškové deformace KMDZ musí být zajištěna zvýšená příčná tuhost kolejového roštu v oblasti KMDZ pomocí pojistných úhelníků a pražcových kotev na každém pražci (neznám přesnou polohu umístění). Pojistné úhelníky i pražcové kotvy musí být v celé délce KMDZ.**
- **Technická možnost výroby KMDZ bude projednána s výrobcem (nutné znát podmínky – GPK).**
- **Při pravidelných prohlídkách bude věnována stavu KMDZ zvláštní pozornost a stav opotřebení bude dokumentován.“**

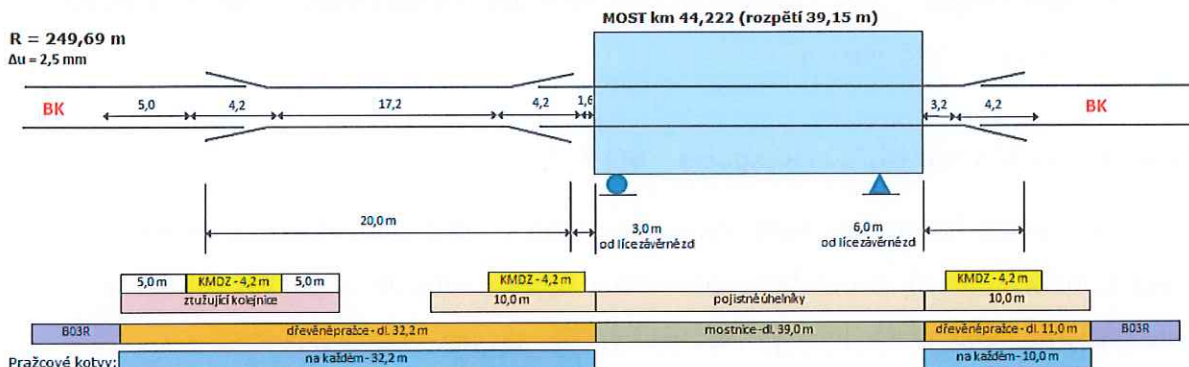
U dilatačních zařízení, která ukončují BK bude zvýšení příčné tuhosti zajištěno vložím ztužujících kolejnic (přidržené kolejnice na jednoduchých podkladnicích) místo pojistných úhelníků. Pražcové kotvy budou umístěny v těchto místech centricky do středu pražce.

BK a dilatační zařízení na mostech v km 43,737 a 44,222

$R = 215,89 \text{ m}$
 $\Delta u = 7,5 \text{ mm}$



$R = 249,69 \text{ m}$
 $\Delta u = 2,5 \text{ mm}$



Práce geodetické

Výšková a směrová poloha koleje bude upravena na základě předložené projektové dokumentace, její poloha bude ověřena zaměřením APK.

Osazení geodetických bodů (značek) bylo provedeno v rámci předchozích opravných prací vč. zaměřením a vyhotovením návrhu na „Projekt osazení zajišťovacích značek“. V rámci opravné práce budou v zásadních bodech (ZP, KO, LN...) na stojinu kolejnice a na jednotlivé geodetické body nalepeny štítky, dle ST K. Vary předem schváleného návrhu. Zároveň bude vyhotoven Technický projekt ZZ.

Práce na železničním spodku – odvodnění

V km 43,850 – 43,950 vpravo (dl. 100,0 m) bude vyčištěn příkop s nezpevněným dnem odtěžením nánosů, nečistot a vyspádován do předepsaného profilu a sklonu.

Při snesení kolejového lože bude odtěžením zeminy provedeno rozšíření stezky.

Práce na železničním spodku – železniční přejezd km 44,004

Na železničním přejezdu v km 44,004 bude provedena demontáž stávající konstrukce ze ŽB panelů v dl. 6,0 m z vnitřní i vnější části koleje. Nová přejezdová konstrukce bude také tvořena ŽB panely v dl. 6,0 m s umístěním do vnitřní i vnější části koleje.

V okolí přejezdu bude upraven a srovnán terén zpevněné komunikace.

Veškerý výzisk z vytěženého zemního materiálu bude odvezen na nejbližší skládku. Při nakládání s odpady bude postupováno dle výše uvedeného článku v kap. E. Zabezpečení stavby, čl. b) Likvidace odpadů.

Práce na mostě v km 44,222 (Rozpočet – SO A.4)

U mostní konstrukce bude proveden zdvih o 30,0 mm vložení ocelových plátů v místě ložisek mostu. S tím bude provedena úprava zábradlí a podlah. Mostnice budou ponechány původní, pouze bude provedena výměna nových vyšších pozednic.

Dokončovací práce

V celém úseku bude provedená následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje metodou přesnou dle vyhotovené projektové dokumentace a bude upraveno kolejové lože do profilu. Poloha koleje bude ověřena zaměřením APK.

Současně s následným podbitím budou provedeny demontáže a následné montáže přejezdové konstrukce, pojistných úhelníků u mostních konstrukcí v km 43,737 a 44,222 a ztužujících kolejnic u dilatačních zařízeních.

H. Dokončovací práce

Součástí převzetí prací bude předložení dokladů potřebných k ukončení výluky a stavebních prací, dle přiloženého soupisu dokladů (viz Příloha č. 3 – Dokumentace provedených prací). Jedná se o soubor TBZ, **bod č. 9 a, c, e, f.**

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

CH. Předání a převzetí díla

V rámci přejímacího řízení je zhotovitel povinen doložit nezbytnou dokumentaci dle přiloženého soupisu dokladů (viz Příloha č. 3 – Dokumentace provedených prací).


Jedná se o soubor PŘEDÁNÍ A PŘEVZETÍ DÍLA, **bod č. 10; 11; 12; 13; 14; 15; 16 a, b, d; 17, 18, 19, 23.**

Seznam příloh:

- Příloha č. 1** – katastrální mapa + výpis vlastnictví majitele pozemku stavby a skládky, meziskládky
- Příloha č. 2** – tištěný pasport
- Příloha č. 3** – Dokumentace provedených prací
- Příloha č. 4** – Pasport překážek
- Příloha č. 5** – Evidenční list žel. přejezdu

Termín plnění: duben 2019 – do 31. 10. 2019

Karlových Varech 3. ledna 2019


Miloš Vyhnálek
přednosta ST K. Vary

