



ZL č. 2, Příloha č. 1 – Podrobný popis změny

Obsah

- Změna č. 6 - SO 02-10-01 Úsek km 76,215 - 79,747, železniční svršek, ZBV č. 6
Změna č. 7 - SO 02-11-01-1 Úsek km 76,215 - 79,747, železniční spodek, ZBV č. 7
Změna č. 8 - SO 03-10-01 Úsek km 79,747 - 83,618, železniční svršek, ZBV č. 8
Změna č. 9 - SO 03-11-01 Úsek km 79,747 - 83,618, železniční spodek, ZBV č. 9
Změna č. 10 - SO 01-10-01 Úsek km 71,517 - 76,215, železniční svršek, ZBV č. 10
Změna č. 11 - SO 02-11-01-2 Propustek v km 78,647 - ÚRS, žel. spodek, ZBV č. 11

Předběžné souhlasy zpracovány z důvodu výskytu změn během výstavby. Tyto změny byly důležité pro řádné a včasné dokončení díla.

Změna č. 6 - SO 02-10-01 Úsek km 76,215 - 79,747, želez. svršek, ZBV č. 6

3.2 - Železniční svršek

Z kapacitních důvodů mobilních svařoven, které jsou nasazeny na opravách tratí vyšších řádů, bylo přistoupeno ke změně technologie svařování. Původně zamýšlené odtavné svařování bylo nahrazeno aluminotermickým. Dále byly v roce 2025 dodány kolejnice větších délek – 120 m. Z tohoto důvodu dojde ke změně počtu svarů. Z důvodu nedostatečné mocnosti stávajícího kolejového lože, které bylo zjištěno při čištění, došlo k přeprojektování nivelety kolejového lože a v návaznosti na to k nutnosti rozšíření drážní stezky. Z tohoto důvodu dojde k úpravě množství dodávaného kameniva pro kolejového lože a drážní stezky. Po dohodě s investorem bude částečně ve vybraných úsecích využit materiál ze strojního čištění na doplnění materiálu pod drážními stezkami. Z tohoto důvodů bude uloženo na skládku méně výzisku z kolejového lože. Po vyjmutí stávajících betonových pražců bude posouzena kvalita a následně se rozhodne, kolik pražců bude určeno k likvidaci a kolik k prodeji k dalšímu využití.

Navržený způsob zařídění změny: §222/6

Změna č. 7 - SO 02-11-01-1 Úsek km 76,215 - 79,747, želez. spodek, ZBV č. 7

3.1 - Železniční spodek

Kácení stromů a výřez porostů je prováděn jako nutný proces v souvislosti se zřízením odvodnění. Z důvodu vzrostlé vegetace v blízkosti odvodňovacího zařízení dochází nutně k poškození kořenového systému, převážně smrků, a hrozil by jejich pád. Z tohoto důvodu bylo přistoupeno u všech stromů, u nichž byl narušen jejich kořenový systém, k jejich odstranění. Z důvodu ochrany svahů před erozí a degradací provedeného díla bude navržen vhodný způsob ochrany. Ochrana bude provedena buď jako hydroosev anebo budou osazeny kokosové rohože. Toto opatření bude předem projednáno s ekologickým dozorem stavby a zástupci Národního parku Šumava.

Navržený způsob zařídění změny: §222/6

Změna č. 8 - SO 03-10-01 Úsek km 79,747 - 83,618, želez. svršek, ZBV č. 8**3.2 - Železniční svršek**

Z kapacitních důvodů mobilních svařoven, které jsou nasazeny na opravách tratí vyšších řádů, bylo přistoupeno ke změně technologie svařování. Původně zamýšlené odtavné svařování bylo nahrazeno aluminotermickým. Dále byly v roce 2025 dodány kolejnice větších délek – 120 m. Z tohoto důvodu dojde ke změně počtu svarů. Z důvodu nedostatečné mocnosti stávajícího kolejového lože, které bylo zjištěno při čištění, došlo k přeprojektování nivelety kolejového lože a v návaznosti na to k nutnosti rozšíření drážní stezky. Z tohoto důvodu dojde k úpravě množství dodávaného kameniva pro kolejového lože a drážní stezky. Po dohodě s investorem bude částečně ve vybraných úsecích využit materiál ze strojního čištění na doplnění materiálu pod drážními stezkami. Z tohoto důvodů bude uloženo na skládku méně výzisku z kolejového lože. Po vyjmutí stávajících betonových pražců bude posouzena kvalita a následně se rozhodne, kolik pražců bude určeno k likvidaci a kolik k prodeji k dalšímu využití.

Navržený způsob zařídění změny: §222/6

Změna č. 9 - SO 03-11-01 Úsek km 79,747 - 83,618, želez. spodek, ZBV č. 9**3.1 - Železniční spodek**

Kácení stromů a výřez porostů je prováděn jako nutný proces v souvislosti se zřízením odvodnění. Z důvodu vzrostlé vegetace v blízkosti odvodňovacího zařízení dochází nutně k poškození kořenového systému, převážně smrků, a hrozil by jejich pád. Z tohoto důvodu bylo přistoupeno u všech stromů, u nichž byl narušen jejich kořenový systém, k jejich odstranění. Z důvodu ochrany svahů před erozí a degradací provedeného díla bude navržen vhodný způsob ochrany. Ochrana bude provedena buď jako hydroosev anebo budou osazeny kokosové rohože. Toto opatření bude předem projednáno s ekologickým dozorem stavby a zástupci Národního parku Šumava. Při výstavbě odvodnění mezi komunikací a tratí mezi km 80 a 81 bylo nutné zajistit stabilitu svahu přilehlého ke komunikaci pražcovými rovinami v délce 250 a 100 m. Během stavby došlo k vydání úředního rozhodnutí o zrušení přejezdu P1667. Z tohoto důvodu se nebude v tomto místě zřizovat nová přejezdová konstrukce. Bude pouze demontována stávající přejezdová konstrukce a provedeny terénní úpravy v jeho okolí.

Navržený způsob zařídění změny: §222/6

Změna č. 10 - SO 01-10-01 Úsek km 71,517 - 76,215, želez. svršek, ZBV č. 10**3.2 - Železniční svršek**

Z technologických důvodů během stavby a synchronizace s akcí na opravu propustků a s opravou přejezdů, muselo dojít k dělení dlouhých kolejnicových pasů, které potom byly svařeny odtavným stykovým svařováním a byly sníženy počty termitových svarů.

Navržený způsob zařídění změny: §222/6

Změna č. 11 - SO 02-11-01-2 Propustek v km 78,647 - ÚRS, ZBV č. 11**3.1 - Železniční spodek**

Z důvodu požadavku správce a zajištění odtoku vody nad tratí, byly vloženy roury průměru 600 mm, namísto původně projektovaných 300 mm - viz bod 17 „ Zápis z 1. KDI stavby Nová Pec - Černý Kříž ze dne 17. 9. 2024 “. Propustek z úseku SO 02 se realizoval z technologických důvodů již ve výlukách v 1 etapě na podzim 30.9.- 14.11. 2024 současně s SO 01, tak aby v roce 2025 (15. 9. - 3. 11. 2025) mohla proběhnout obnova trati v úsecích SO 02 a SO 03, kdy byly prováděny cca 2/3 prací na železničním svršku. Z tohoto důvodu jsou zařazeny položky obsahující demontáž a montáž železničního svršku.

Navržený způsob zařídění změny: §222/6