

Č.j.: 4104/2014/SSZ-UT2-SL

Příloha k SP č. j. 22671 / 2014 – O6

## Posuzovací protokol

### projektu stavby

# „Rekonstrukce trati Aš – státní hranice SRN“

## I. Základní identifikační údaje stavby

Název stavby:	Rekonstrukce trati Aš – státní hranice SRN
ISPROFIN :	541 352 0013
Místo stavby:	železniční trať Aš – státní hranice SRN
Kraj:	Karlovarský
Okres:	Cheb
Obce s rozšířenou působností:	Aš
Katastrální území:	Aš Mokřiny
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město IČ:70994234, DIČ:CZ70994234, zastoupena Stavební správou západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy České republiky, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Zahájení stavby:	2014
Ukončení stavby:	2015
Zpracovatel dokumentace:	H-PRO, s.r.o., Důlce 39, Ústí nad Labem, 400 01

## II. Všeobecné údaje o stavbě

Účelem stavby je obnovit přeshraniční provoz na regionální trati z Aše do Selbu (DB). O zprovoznění této nepoužívané tratě bylo rozhodnuto na MD ČR na základě výsledků jednání mezi německou (bavorskou) stranou a českou stranou ve věci obnovení železničního přeshraničního spojení v úseku Aš – Selb, které se konalo dne 12. 10. 2011 v Aši. Německá strana na jednání představila své plány, jejichž cílem je obnovit provoz na této trati.

V současné době je tato regionální trať provozována ve směru z Chebu přes žst Aš do žst Aš město a je dálkově ovládána ze žst. Františkovy Lázně. Trať není elektrifikována. Ve směru z Aše na státní hranici (a dále do Selbu) je nesjíždná.

Připravovaná stavba řeší nutné úpravy železničního spodku, železničního svršku, umělých staveb a úpravy kolejí včetně odvodnění převážně na selbské části žst Aš jakož i úpravu nástupiště ve směru do Selbu. Dále stavba řeší doplnění stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení a v návaznosti na německou stranu též traťové zab. zař. Pro spolupráci vlaku se zabezpečovacím zařízením je navrženo využití počítačů náprav.

Rozhodující výhybky budou opatřeny elektromotorickými přestavníky a elektrickým ohřevem výměn.

V rámci stavby bude vybudováno informační zařízení pro cestující, rozšířeno stávající rozhlasové zařízení a kamerový systém pro sledování bezpečnosti cestujících.

Bude rekonstruováno osvětlení selbského nástupiště.

Pro nové technologie bude vybudována místní kabelizace a položen metalický a optický traťový kabel až na státní hranici.

Stavba bude realizována až na drobné historické výjimky na drážním pozemku ve správě ČD a SŽDC. Traťová rychlost je navržena na 75 km/h pro vozidla, konstruovaná pro dovolený nedostatek převýšení I = 100 mm. Vozidla, konstruovaná pro dovolený nedostatek převýšení I = 130 mm, mohou trať pojíždět rychlostí 80 km/h. Pro železniční svršek se předpokládá využití užitého materiálu.

Dle vyjádření Ministerstva životního prostředí č.j. 24093/ENV/12 ze dne 10.4.2012 je tato stavba nevýznamnou změnou záměru ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a nepodléhá posuzování podle tohoto zákona.

Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – Stavební správa západ. Stavba je zařazena do 1. změny plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2014, do programu „Jmenovitých staveb“, ISPROFIN 541 352 0013. Financování přípravy stavby bylo provedeno z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Realizace stavby je uvažována v letech 2014 – 2015. Financování realizace stavby bude provedeno z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a operačního programu doprava (OPD). Souhrnný rozpočet stavby je zpracován v souladu se Sm 20/2004. Při zpracování souhrnného rozpočtu byl uplatněn dopis OI SŽDC č.j. 24051/13-OI ze dne 4.6.2013 „Stanovení inflačního koeficientu pro ZP a ostatní projektové dokumentace“ – v souladu s opatřením ředitele SFDI č.j. 1939/SFDI/2279/3611/2013 ze dne 6.5.2013.

## ČLENĚNÍ PROJEKTU STAVBY:

A, B1 Průvodní a souhrnná technická zpráva

B2 Provozní a dopravní technologie

C Situace stavby

C1 Přehledná situace stavby

C2, C3 Koordinační situace stavby

D Technologická část

D.1.1 PS 201 Staniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 PS 202 Traťové zabezpečovací zařízení

D.2.1 PS 304 Místní kabelizace

D.2.2 PS 305 Traťový kabel Aš – státní hranice SRN

D.2.3.1 PS 301 Informační zařízení

D.2.3.2 PS 303 Rozhlas

D.2.3.3 PS 302 Kamerový systém

E Stavební část

E.1 SO 101 Železniční svršek

SO 102 Železniční spodek

E.1.2.1 SO 103 Nástupiště

E.1.2.2 SO 107 Úprava přístřešku

E.1.3 SO 106 Železniční přejezd

E.1.4.1 SO 105.1 Propustek v km 28,534

E.1.4.2 SO 105.2 Propustek v km 28,790

E.1.4.3 SO 105.3 Propustek v km 29,420

E.3.4 SO 402 EOVS

E.3.6 SO 401 Osvětlení

F	POV
G	Náklady
H	Doklady
I	Geodetická dokumentace

### KAPACITNÍ ÚDAJE STAVBY:

Délka rekonstruované koleje (užitý materiál S 49)	2 928 m
Počet vyjmutých výhybek	6 ks
Počet vložených výhybek (užité regenerované)	5 ks
Počet výhybek opatřených EOv	2 ks
Délka nástupiště	204 m
Nová hlavní návěstidla	6 ks
Venkovní dvoustranné hodiny	1 ks
Kamerový systém (počet kamer)	4 ks
Informační zařízení pro cestující (venk. panel+monitor)	1+1 ks

Upřesnění technického řešení a koordinace technického řešení s projektantem německé navazující stavby přineslo i upřesnění kapacitních údajů stavby ve srovnání s přípravnou dokumentací stavby ( délka rekonstruované koleje se snížila z 3096 m na 2928 m). Základní cíle a parametry stavby byly dodrženy, investor změnu kapacitních údajů stavby akceptuje.

### III. Projednání dokumentace

#### *Vyjádření orgánů státní správy a dotčených organizací:*

- Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Závodní 353/88, Karlovy Vary, 360 21, vydal dne 22.10.2012 pod č.j. 3107/ZZ/12 závazné stanovisko, ve kterém souhlasí s rekonstrukcí mostu v km 29,420 v oblasti vodního toku Račí potok v rámci této stavby. Se stanovenými podmínkami investor souhlasí.
- Městský úřad Aš, Odbor dopravy a silničního hospodářství, Kamenná 52, Aš, 352 01, se vyjádřil dne 18.9.2013 pod č.j. 13/025145/ODSH/H, nemá připomínky.
- Městský úřad Aš, Odbor životního prostředí, Kamenná 52, Aš, 352 01, vydal dne 17.9.2013 pod č.j. 13/025143/OŽP/vp souhrnné stanovisko k této stavbě.
- Dále vydal dne 27.1.2014 Rozhodnutí č.j. MUAS/2379/2014/OŽP/vp, podle vodního zákona § 17. Stanovené podmínky investor akceptuje.
- Městský úřad Aš, Stavební úřad a úřad územního plánování, Kamenná 52, Aš, 352 01, sdělil dne 23.9.2013 pod č.j. SÚ/13/025144/V, že stavba je v souladu s územním plánem. Investor bere na vědomí.
- Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje, Závodní 94, Karlovy Vary, 360 21, se vyjádřila dne 30.9.2013 pod č.j. KHSKV 9004/2012/HOK/Gal, s návrhem projektové dokumentace souhlasí.
- Hasičský záchranný sbor Karlovarského kraje, Územní odbor Cheb, Tř. 17. Listopadu 30, Cheb, 350 02, vydal dne 11.7.2012 pod č.j. HSKV-2009-2/2012-CH souhlasné stanovisko k projektové dokumentaci bez připomínek.
- Povodí Ohře, s.p., Bezručova 4219, Chomutov, 430 03, se vyjádřil dne 3.1.2014 pod č.j. 032100-31898/2013. Stanovené podmínky investor akceptuje

- Český hydrometeorologický ústav, Pobočka Plzeň, Mozartova 41, Plzeň, 323 00, poskytl dne 7.2.2014 pod č.j. P12005029 hydrologické údaje povrchových vod.
- Vojenská ubytovací a stavební správa Praha, Hradební 12, Praha, 110 05, vydala dne 9.7.2012 pod č.j. 7598/60204-ÚP/2012-7103/44 závazné souhlasné stanovisko bez připomínek.
- ČEZ Distribuce, a.s., Teplická 874/8, Děčín, 405 02, vydala dne 19.11.2013 pod č.j. 1060665964 souhlas s činností a umístěním stavby v ochranném pásmu elektrického vedení.
- Telefónica Czech Republic, a.s., Za Brumlovkou 266/2, Praha, se vyjádřila k dokumentaci dne 1.11.2013 pod č.j. 96458/12/CPN/SSO-2, ke stavbě nemá žádné připomínky.

*K podzemním řádům se vyjádřily tyto organizace:*

- ČEZ ICT Services, a.s., Duhová 3/1531, Praha, 140 53, č.j. 0200139388 ze dne 12.9.2013
- ČEZ Distribuce, a.s., Teplická 874/8, Děčín, 405 02, č.j. 0100200692 ze dne 12.9.2013
- Telefónica Czech Republic, a.s., Za Brumlovkou 266/2, Praha, 140 22, č.j. 655839/13 ze dne 12. 9. 2013
- RWE Distribuční služby, s.r.o., Plynářská 499/1, Brno, 657 02, č.j. 5000838346 ze dne 23.9.2013 a č.j. 5000843100 ze dne 14.10.2013
- Ašské služby, s.r.o., Krajčářská 11, Aš, 352 01, bez č.j. ze dne 25.9.2013
- ČD-Telematika, a.s., Servis kabelových sítí Plzeň, Purkyňova 22, Plzeň, 301 00, č.j. 17500/2013-O ze dne 30.9.2013
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, Ústí nad Labem, 400 03, č.j. 21052/2013-OŘ ÚL ze dne 24.10.2013 a č.j. 19216/13-OŘ UNL/SEE ze dne 16.10.2013
- CHEVAK Cheb, a.s., Tršnická 4/11, Cheb, 350 02, č.j. 20130779 ze dne 14.11.2013
- TEBYT Aš, s.r.o., Karlova 700/17, Aš, 352 01, bez č.j. ze dne 16.9.2013

*Projednání s drážními organizacemi:*

- SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, 110 00, Odbor traťového hospodářství, se vyjádřil dne 13.1.2014 pod č.j. 55549/13-OTH
- SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, 110 00, Odbor automatizace a elektrotechniky, se vyjádřil dne 9.1.2014 pod č.j. 1217/2014-O14
- SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, 110 00, Úsek řízení provozu, se vyjádřil dne 5.2.2014 pod č.j. 5433/2014-O12
- SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, 110 00, Odbor provozuschopnosti, se vyjádřil dne 13.1.2014 pod č.j. 1656/2014-O15
- SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha, 110 00, Odbor strategie, se vyjádřil dne 7.1.2014 pod č.j. 590/2014-O26
- SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, Ústí nad Labem, 400 03, se vyjádřilo dne 16.1.2014 pod č.j. 1164/2014-OŘ ÚL
- SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty, Malletova 10/2363, Praha, 190 00, se vyjádřila dne 7.1.2014 pod č.j. 62/2014-TÚDC
- ČD, a.s., Regionální správa majetku Ústí nad Labem, K Můstku 1451/2, Ústí nad Labem, 400 01, se vyjádřila dne 23.1.2014 pod č.j. 294/2014-OPT

- ČD Cargo, a.s., Jankovcova 1569/2c, Praha, 170 00, se vyjádřila dne 17.10.2013 pod č.j. 0868/2013-013/12, dále se vyjádřila dne 27.1.2014 pod č.j. 47/2014-07
- ČD Telematika, a.s., Wenzigova 152/13, Plzeň, 301 00, se vyjádřila e-mailem ze dne 13.1.2014

Technické řešení bylo průběžně projednáváno na poradách projektanta, a to ve dnech 16.10.2013, 3.12.2013 a 28.1.2014. Porady v 12/2013 a v 01/2014 byly koordinační za účasti projektanta německé části navazující stavby. Zápisy z těchto jednání jsou součástí dokladové části dokumentace.

Vyjádření projektanta k připomínkám odborných útvarů SŽDC a ČD je součástí dokladové části a je přiloženo přímo k vyjádření odborného útvaru. S řešením připomínek projektantem investor souhlasí.

#### IV. Zdůvodnění stavby

Důvodem pro provedení stavby je, v úseku ze žst. Aš až na státní hranice SRN, stav železničního svršku (svršek tv. S49, T ), který je nevyhovující a neumožňuje sjízdnost kolejovými vozidly, na této části trati je vyloučený provoz. Podnětem pro provedení stavby je Memorandum, podepsané českou i německou stranou, které zavazuje k mezinárodní spolupráci mezi oběma státy v oblasti železniční dopravy a zahrnuje též obnovení provozu mezi Aší a Selbem. Na základě kategorizace, která byla provedena v místě stavby je nutná rekonstrukce železničního svršku. Při realizaci stavby bude nakládáno s vyzískaným materiálem v souladu s platnou legislativou SŽDC.

Technické řešení stavby je navrženo tak, aby nevyžadovalo provizorní stavy a provizorní stavební objekty.

#### V. Koncepce řešení

Koncepce řešení vychází ze Směrnic SŽDC č. 32/2007 s názvem „Zásady rekonstrukce regionálních drah“ a z řešení, navržených v přípravné dokumentaci stavby. Bylo přihlédnuto k výsledkům koordinačních jednání s německou stranou (DB Netz).

Předpokládaná traťová rychlost je 75 km/h pro vozidla, konstruovaná pro dovolený nedostatek převýšení  $I = 100$  mm a 80 km/h pro vozidla, konstruovaná pro dovolený nedostatek převýšení  $I = 130$  mm, . Pro železniční svršek se předpokládá využití užitého materiálu. Pro TZZ budou využity technologie zavedené do provozu u DB Netz, které budou následně ve smyslu směrnice SŽDC č. 32/2007 zavedeny do provozu na drahách České republiky.

Stavba je členěna na část technologickou a stavební.

#### **ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ :**

Železniční stanice Aš se nachází na trati č. 543A (148) z Františkových Lázní do Hranic v Čechách. Část trati z Františkových Lázní do žst. Aš a dále do žst. Aš město patří rovněž do kategorie regionálních drah České republiky, nezařazených do evropského železničního systému. Trať je provozována v nezávislé trase.

Na házlovském zhlaví se žst. Aš větví do dvou směrů. Ve směru odbočujícím vpravo ve směru od Františkových Lázní jsou vlaky vedeny k rozvětvenému kolejišti se dvěma dopravními kolejiemi, kolejiště je opatřeno nástupištěm. Je ukončeno samostatným zhlavím. Trať v tomto směru pokračuje dále do sousední železniční stanice Aš město a dále do železniční stanice Hranice v Čechách. Druhý směr, rovný, představuje kolejiště se třemi kolejiemi, které je ukončeno rovněž samostatným zhlavím. Trať dále pokračuje ke státní hranici. Toto kolejiště je vybaveno nepoužívaným nástupištěm s jednou nástupištní hranou. V traťovém úseku se nacházejí jeden most a dva propustky. Trať je zarostlá náletovými dřevinami.

Stavba začíná v km 27,157 na házlovském zhlaví železniční stanice Aš a pokračuje na státní hranici, která se nachází v km 29,601. Traťový úsek od krajní výhybky na selbském zhlaví ke státní hranici je dlouhý 1,312 km. Stavba se nedotýká kolejiště a zhlaví ve směru do žst. Aš město, dotýká se ale provqzovaného házlovského zhlaví.

Pro obnovení provozuschopnosti tratě budou odstraněny náletové dřeviny, obnoveny příkopy, obnoven železniční svršek včetně GPK a uvedeny do provozuschopného stavu umělé stavby. V železniční stanici bude rekonstruováno kolejiště ve směru ke státní hranici. V provozu budou ponechány dvě dopravní koleje (č.1 a 3), přičemž kolej č.1, která bude u nástupištní hrany, bude rozdělena výhybkou a návěstidlem na dvě části. To bude umožňovat objíždění jednoho vlaku, stojícího u nástupištní hrany, druhým vlakem po

zkrácené koleji č.3, který bude ke stejné nástupištní hraně přijíždět či od ní odjíždět. Provoz nákladistiště v prostoru selbského zhlaví zůstane zachován.

Bude doplněno staniční zabezpečovací zařízení, vybudované ve stavbě „DOZ Františkovy Lázně – Aš“. Obdobně bude upraveno sdělovací zařízení včetně kamerového systému pro zajištění bezpečnosti cestujících. Antenní systém traťového radiového systému TRS bude upraven tak, aby signál pokryl trať až ke státní hranici.

Rozhodující výhybky budou opatřeny elektrickým ohřevem.

Vzhledem k tomu, že stanice je dálkově ovládána, je nutno zajistit automatické hlídání celistvosti vlaků, přijíždějících ze směru od Selbu. Pro zajištění této funkce bude mezistaniční úsek hlídán počítačem náprav. Navrhuje se umístit čidlo českého počítače náprav v žst. Selb Plössberg a čidlo německého počítače náprav v žst. Aš.

Bude provedena rekonstrukce nástupiště na výšku 55 cm nad TK. Nástupiště bude dlouhé 204 m a bude umožňovat současný výstup a nástup cestujících ze dvou vlaků o délce každého vlaku do 60 m (mimo prostor výhybky), případně výstup a nástup z jednoho dlouhého vlaku.

Nástupiště bude vybaveno novým osvětlením a rozhlasem pro informování cestujících. V rohu parku bude vybudováno na novém sloupku informační zařízení, které bude podávat informace o odjezdech vlaků pro všechny směry, v odjezdové hale bude monitor. Obsluha bude od dispečera v žst. Frant. Lázních.

Směrem na státní hranici bude položen nový metalický a optický traťový kabel. Metalický traťový kabel bude ukončen sloupkovým telefonem. Optický kabel bude rozpojitelně propojen s optickým kabelem z německé strany.

Vnitřní části technologií budou umístěny ve stávající technologické budově, ovládání ve výpravní budově, prostory byly na rozšíření připraveny v rámci předcházející stavby DOZ.

## PROVOZNÍ SOUBORY POPIS :

### *PS 201 Staniční zabezpečovací zařízení*

Řeší rozšíření stávajícího dálkově ovládaného staničního zabezpečovacího zařízení o zabezpečení kolejiště ve směru na selbské zhlaví včetně, a to na úrovni PSŘ. Pro sledování volnosti kolejiště bude využíván počítač náprav.

### *PS 202 Traťové zabezpečovací zařízení*

Řeší vybudování traťového zabezpečovacího zařízení v mezistaničním úseku Aš – Selb Plössberg, a to na české straně. Výstavba TZZ je koordinována s německou stranou. Volnost mezistaničního úseku bude sledovat počítač náprav. Při realizaci je nutná spolupráce s německou stranou. Řešení je zpracováno na úrovni PSŘ.

### *PS 304 Místní kabelizace*

Řeší doplnění stávající MK ve směru ke státní hranici.

### *PS 305 Traťový kabel Aš – státní hranice SRN*

Do kynyty podél trati bude uložen metalický kabel a trubka HDPE. Do trubky bude zafouknut optický kabel. V kabelovém objektu na hranici bude optický kabel propojen s kabelem od Selb Plössbergu.

### *PS 301 Informační zařízení*

Soubor řeší výstavbu vizuálního informačního zařízení pro cestující, které bude sloužit jak pro selbské nástupiště, tak pro nástupiště ve směru do žst Aš město. Ovládání systému je řešeno z Františkových Lázní. Stupeň dokumentace PSŘ.

### *PS 302 Kamerový systém*

Soubor řeší rozšíření kamerového systému pro nástupiště ve směru do Aše města a pro nástupiště do Selb Plössbergu (5 kamer) a doplnění ovládání ve Františkových Lázních. Záznamové zařízení ve F.L. bude rozšířeno. Stupeň dokumentace PSŘ.

**PS 303 Rozhlas**

Soubor řeší rozšíření rozhlasu pro cestující na selbské nástupiště a doplnění hodinového systému o nástupištní oboustranné hodiny na selbském nástupišti. Ovládání rozhlasu bude místní a dálkové. Stupeň dokumentace PSŘ.

**STAVEBNÍ OBJEKTY POPIS****SO 101 Železniční svršek****SO 102 Železniční spodek**

Návrh kolejíště v žst vychází z umístění nástupiště, které je rozděleno návěstidlem na dvě části. Na selbském zhlaví budou rekonstruovány dvě dopravní koleje, rekonstrukce se dotkne celkem 7 výhybek. Z koleje č.1 u nástupištní hrany bude v polovině nástupištní hrany (dl. 204 m) možno odbočit výhybkou na 3. kolej. Vjezdová rychlost na 1. k. bude 50 km/h, na 3. k. bude 40 km/h. Rekonstruována bude rovněž traťová kolej na státní hranici. Koleje budou uloženy na betonových pražcích s pružným upevněním. Výhybky budou použity regenerované se svařovanými srdcovkami a s čelistovými závěry. Celý rekonstruovaný úsek bude svařen do bezстыkové koleje.

Železniční spodek v žst bude sanován na obou zhlavích (selbské a házlovské). Sanace bude dále provedena v 1.k. v celé délce nástupiště. Sanační vrstva bude zřízena i v celém traťovém úseku až na státní hranici. Rozsah sanace byl stanoven na základě geotechnického průzkumu. Ve vybraných místech bude provedeno rozšíření zemního tělesa přísypem zeminy. Součástí stavby je rovněž odvodnění sanovaných úseků.

**SO 103 Nástupiště**

Nástupiště bude rekonstruováno v délce 204 m (stávající nástupiště je dlouhé 275 m). Bude provozně rozděleno na nástupiště č.1 (60 m) a na nástupiště č. 1a (60 m), nástupiště budou oddělena střední částí. Konstrukčně bude nástupiště tvořit jeden celek s nástupištní hranou o délce 204 m. V úrovni střední části nástupiště bude možno z 1. koleje odbočit na 3. kolej, v 1. koleji bude v této úrovni umístěno hlavní návěstidlo.

Nástupištní hrana bude umístěna 550 mm nad temenem kolejnice. Konstrukce nástupiště je navržena typu L. Na nástupiště bude bezbariérový přístup. Bude využito stávajícího zastřešení částí nástupiště u výpravní budovy.

**SO 107 Úprava zastřešení nástupiště**

Stávající ocelová konstrukce zůstane zachována v celém rozsahu. Konstrukce se doplní novou nosnou ocelovou konstrukcí (pod stávající krytinu), která bude sloužit pro zavěšení nového světelného návěstidla (součást PS201).

**SO 106 Železniční přejezd**

Objekt řeší úpravy přejezdu v km 27,3 na házlovském zhlaví žst. Z vozovky budou odstraněny kolejové páry zrušených kolejí a nahrazeny vozovkou se živičným povrchem.

**SO 105,1 Propustek v km 28,534**

Deskový propustek z ocelobetonové desky přes občasnou vodoteč. Bude nahrazen trubním propustkem z betonových prefabrikovaných trub.

**SO 105.2 Propustek v km 28,790**

Klenbový propustek z kamenné klenby je nad trvalou vodotečí. Zůstane zachován, Spodní stavba bude sanována – otryskána, hloubkově vyspárována a lokálně přezděna. Nad klenbovou konstrukcí se na zemním tělese vybetonuje betonová vyztužená deska a izolace z asfaltových pásů.

**SO 105.3 Most v km 29,420**

Klenbový most nad trvalou vodotečí z kamenné a částečně z betonové klenby. Most zůstane zachován. Bude provedena sanace spodní stavby a nosné konstrukce. Odstraní se náletové křoviny a pařezy, svahy se dosypou. Klenba se zajistí stažením ocelovými svorníky. Provede se hloubkové spárování zdiva, část poškozeného zdiva se přezdí. Provede se injektáž klenby, opěr a základů. Osadí se ocelové zábradlí. Přezdí se stávající narušené části odláždění a stávající dlažba pod mostem bude sanována. Odstraní se naplaveniny v korytě toku, které brání průtoku.

**SO 402 EO**

Dokumentace řeší rozšíření stávajícího systému EO v žst Aš o 2 výhybky ve směru na Selb Plössberg.

**SO 401 Osvětlení**

Stavební objekt řeší výstavbu osvětlení na prodlouženém nástupišti a instalaci nových osvětlovacích těles pod přístřeškem. Na prodlouženém nástupišti bude instalováno 8 sklopných osvětlovacích stožárů, pod přístřeškem 5 nových svítidel. Ovládání osvětlení bude připojeno ke stávajícímu systému a bude umožňovat ovládání místní, ovládání čidlem a dálkové ovládání.

**VI. Organizace výstavby**

Předpokládaná doba výstavby je 5 měsíců. Stavba bude vyžadovat vyloučení provozu na házlovském zhlaví v délce cca 5 dní. Trať na státní hranici je vyloučená z provozu, práce v této části stavby nebudou železniční dopravu omezovat. Výluka házlovského zhlaví si vyžádá zavedení náhradní autobusové dopravy. Stavba si dále vyžádá nespecifikované krátkodobé výluky, které budou upřesněny zhotovitelem stavby.

Pro zařízení staveniště se předpokládá využití drážního pozemku v žst Aš, a to včetně dočasného uložení vyzískaných i nových kolejových polí, šterku a ostatního materiálu. Mechanizace (stroje) může být deponována v kolejišti žst Aš.

Přístup na staveniště je možný z veřejně přístupných prostor přes pozemek dráhy. Je možný přístup i po železnici.

Napojení staveniště na el. energii, vodu, využívání sociálních zařízení si budoucí zhotovitel projedná v žst. samostatně.

**VII. Připomínky**

V rámci realizace stavby zhotovitel splní následující podmínky:

- 1) Respektuje rozsah a obsah stavby dle schváleného projektu stavby vč. dodržení kapacitních údajů stavby a splnění podmínek posuzovacího a schvalovacího protokolu
- 2) Splní podmínky, uvedené v dokumentu „Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah“, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8.1.2010 pod č.j. S501/2010-OKS – třetí aktualizované vydání, změna č.8 ze dne 1.5.2013.
- 3) Dodrží, kromě jiného, příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb., o drahách, v platném znění a vyhlášky č. 177/95 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
- 4) Zajistí respektování připomínek všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska
- 5) Při realizaci stavby bude zhotovitel respektovat vyjádření stavbou dotčených vlastníků, orgánů státní správy a odborných útvarů SŽDC a ČD jakož i podmínky správců dotčených podzemních řádů; dle potřeby obnoví nebo doplní vyjádření správců dotčených sítí, pokud tato vyjádření již pozbyla platnost.
- 6) Řešení traťového zabezpečovacího zařízení bude odpovídat koncepci navržené v projektu stavby a bude projednané s německou stranou. Při realizaci a uvádění zařízení TZZ do provozu se předpokládá spolupráce mezi zhotoviteli na české a německé straně jakož i spolupráce obou správců železniční technologie. Na tomto požadavku, nutném pro úspěšnou realizaci stavby, se shodla česká i německá strana na předcházejících jednáních (viz zápisy z jednání).
- 7) Zhotovitel bude respektovat požadavky zákona č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a požadavky ostatních právních norem, týkajících se bezpečnosti práce a práce na drahách.



## VIII. Závěr

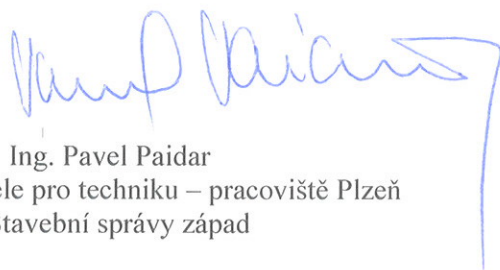
Při zpracování PS je nutno respektovat připomínky, vzešlé z projednání jakož i připomínky investora, uvedené v předcházející kapitole.

Na základě kladného výsledku projednání a posouzení předložené dokumentace ve smyslu „Směrnice k organizaci přípravy a realizace investiční výstavby u Divize dopravní cesty“ č.j. 530/1999-O7, schválené vrchním ředitelem ČD DDC dne 2.4.1999, náměstek ředitele pro techniku Stavební správy západ:

- a) doporučuje schválit projekt stavby  
**„Rekonstrukce trati Aš – státní hranice SRN“**
- b) doporučuje stanovit závazné ukazatele stavby: - celkové limitní náklady stavby  
- kapacitní údaje
- c) doporučuje uložit splnění připomínek,  
uvedených v kapitole III a VII. tohoto posuzovacího protokolu

Zpracoval: Ing. Jaroslav Sláma, č.t. 972 524 680

V Plzni dne 25.3.2014



Ing. Pavel Paidar  
náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň  
Stavební správy západ

Správa železnic, dopravní cesty,  
státní organizace  
**Stavební správa západ**  
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955  
DIČ: CZ70994234  
(57)

