



**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
**Stavební správa západ**  
Sokolovská 278/1955  
190 00 Praha 9

č.j.: 8319/2013-SSZ-UT2-SK

příloha k SP č.j.:.....*34667/2013-01*

# POSUZOVACÍ PROTOKOL

PROJEKTU STAVBY (DÁLE P)

**“REKONSTRUKCE MOSTU V KM 160,319 TRATI CHOMUTOV-CHEB“**

ISPROFIN: 541 352 0011

## **I. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

<b>Název stavby:</b>	Rekonstrukce mostu v km 160,319 trati Chomutov-Cheb
<b>Charakteristika stavby:</b>	rekonstrukce – modernizace
<b>Místo stavby:</b>	železniční trať Chomutov-Cheb, TÚ 0112 mezistaniční úsek Stráž n/O-Vojkovice n/O, DÚ 14
<b>Katastrální území:</b>	Damice (673901), Jakubov (784532)
<b>Obec:</b>	Krásný Les (578045), Vojkovice (555738)
<b>Obec s rozšířenou působností:</b>	Ostrov nad Ohří
<b>Okres:</b>	Karlovy Vary
<b>Kraj:</b>	Karlovarský
<b>Zadavatel (investor):</b>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ - 70 99 42 34 Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
<b>Ústřední orgán investora:</b>	Ministerstvo dopravy ČR Nábř. Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1
<b>Zpracovatel dokumentace:</b>	TopCon servis s.r.o., Varšavská 30, 120 00 Praha 2
<b>Předpokládaná realizace:</b>	2013-2014

## **II. VŠEOBECNÉ ÚDAJE**

Železniční trať Chomutov-Cheb je dvoukolejná celostátní dráha. Trať je zařazena do evropského železničního systému TEN-T. Traťová rychlost je 80 km/h s místními omezeními, v místě k mostu přilehlého oblouku 70 km/h, zábrzdna vzdálenost je 700 m. Trať je provozována ve střídavé elektrické trakční soustavě 25kV 50Hz. Organizování a provozování drážní dopravy je dle předpisu SŽDC D1. Trať je vybavena traťovým radiovým systémem (TRS).

Železniční most v km 160,319 v traťovém úseku Chomutov-Cheb převádí dvoukolejnou elektrizovanou železniční trať přes řeku Ohří a místní komunikaci. Trať na mostě se nachází v přímé a v přechodnici k levostrannému oblouku. Mostní objekt se skládá ze dvou jednokolejných spojitých ocelových konstrukcí o třech polích samostatných pro každou traťovou kolej. Délka mostu je 109,40 m. Spodní stavba v koleji č.1 je z roku 1899, konstrukce v koleji č.1 byla rekonstruována v roce 1998. Spodní stavba v koleji č. je z roku 1871, stávající příhradová konstrukce v koleji č.2 svými parametry nevyhovuje současnému železničnímu provozu z hlediska přechodnosti a prostorové průchodnosti. Životnost ocelové konstrukce se blíží ke své hranici použití. Z těchto důvodů bylo rozhodnuto provést komplexní rekonstrukci ocelové konstrukce v koleji č.2 včetně nutných stavebních prací na spodní stavbě a rekonstrukci železničního svršku.

Nová nosná konstrukce je spojitá ocelová trémová konstrukce se dvěma hlavními nosníky a ortotropní plechovou mostovkou s průběžným kolejovým ložem. Spodní stavba bude z velké části využita. Současně bude provedena nezbytná rekonstrukce železničního svršku pro zvýšení rychlosti a úpravy trakčního vedení. Nová konstrukce bude vyhovovat zatížení dopravou dle ČSN EN 1991-2. Tím bude zajištěna přechodnost traťové třídy D4, průjezdný průřez VMP 2,50 dle ČSN 73 6201 a další životnost tohoto mostního díla.



P stavby „Rekonstrukce mostu v km 160,319 trati Chomutov-Cheb“ vypracovala projekční kancelář TopCon servis s.r.o., která zároveň zajistila její projednání.

Stavba je situována v k.ú. Damice a Jakubov, z větší části v obvodu dráhy, na pozemcích ve vlastnictví České republiky, s právem hospodaření SŽDC, s.o. (dále jen pozemek dráhy), stavba dále zasahuje na pozemky v majetku Povodí Ohře, s.p. a obce Krásný Les. V obvodu stavby se nenachází žádné chráněné území ani kulturní památky. Realizací stavby nedojde k trvalému záboru zemědělského ani lesního půdního fondu. Dočasný zábor bude nutný pro umístění manipulačního prostoru (vysouvací dráhy) a zařízení staveniště. Stavba se nenachází ve vzdálenosti do 50 m od hranice lesa. Výstavba ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Se všemi odpady vzniklými v průběhu výstavby bude naloženo v souladu se zákonem č.185/2001 Sb. o odpadech v platném znění a jeho prováděcích vyhlášek. Stavba je navržena jako samostatná. Stavba bude sloužit výhradně potřebám dopravy a při jejím provozu nebudou produkovány žádné výrobky, ani nebude zatěžováno okolí žádnými exhalacemi a nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Pouze po dobu výstavby dojde k přechodnému zhoršení životního prostředí vlivem prováděných zemních prací, zvýšením hlučnosti a prašnosti, které lze při použití vhodných technologií a mechanizace minimalizovat.

Na základě upřesnění výkazu výměr v P stavby a jednotkových cen stavebních prací v cenové úrovni 2013 s přihlédnutím k inflačnímu koeficientu, stanoveným SFDI dne 6.5.2013, který předpokládá další snížení jednotkových cen, byly upraveny rozpočty jednotlivých stavebních objektů a celkové investiční náklady stavby. Ke snížení nákladů stavebních objektů došlo dále z důvodu upřesnění a snížení konečné hmotnosti OK oproti návrhu v přípravné dokumentaci.

Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ. Stavba je zařazena do plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury pro rok 2013, s předpokládaným zařazením do Operačního programu doprava (OPD). Financování přípravy stavby bude provedeno z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Realizace stavby se předpokládá v letech 2013-2014. Financování stavby se předpokládá z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a operačního programu doprava (OPD). Souhrnný rozpočet stavby je zpracován v souladu se Směrnicí SŽDC č.20/2004. Při zpracování souhrnného rozpočtu je uplatněn dopis SŽDC, OI č.j.27837/11-OI ze dne 6.6.2011 „Stanovení inflačního koeficientu pro IZ“, který v souladu s dopisem č.j.1939/SFDI/2279/3611/2013 ze dne 6.5.2013 stanovil ředitel SFDI výši inflačního koeficientu.

#### **KAPACITNÍ ÚDAJE STAVBY:**

Prostorová průchodnost	VMP 2,50 m
Třída zatížení - zatěžovací vlak	LM-71
Rekonstrukce mostu, nová ocelová konstrukce	328 t
Traťová rychlost	75 km/h
Rekonstrukce železničního svršku kolej č.2	160 m
Úprava trakčního vedení	901,5 m

### **III. PROJEDNÁNÍ DOKUMENTACE**

Projednání P stavby bylo provedeno v rámci dráhy s odbornými a správcovskými útvary SŽDC, s.o. a ČD, a.s., dále byl P projednán s dotčenými orgány státní správy, mimodrážními organizacemi a správci sítí technického v místě stavby. Dále bylo provedeno expertní posouzení projektu stavby nezávislou projekční kanceláří Exprojekt Brno.



**SŽDC, S.O. A ČESKÉ DRÁHY, A.S.:**

- **SŽDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem, souhrnné vyjádření k existenci sítě č.j. 2658/12-OŘ UNL ze dne 27.4.2012.** V zájmovém území se **nachází** kabelové trasy, které vedou po mostě v koleji č.1 a je nutno před zahájením realizace nechat vytýčit. *Investor bere na vědomí a ukládá projektantovi stavby dodržet podmínky uvedené ve vyjádření.*
- **ČD–Telematika, a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3, vyjádření k existenci sítě č.j. 7123/2012-O ze dne 10.4.2012.** V zájmovém území se **nachází** kabelové trasy, které vedou po mostě v koleji č.1 a je nutno před zahájením realizace nechat vytýčit. *Investor bere na vědomí a ukládá projektantovi stavby dodržet podmínky uvedené ve vyjádření.*
- **ČD, a.s., GR, Nábř.L.Svobody 1222, 110 15 Praha 1, souhrnné stanovisko č.j. 623/13-O3 ze dne 21.6.2013.** *Investor bere na vědomí.*
- **SŽDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem, souhrnné vyjádření č.j. 11118/13-OŘ UL ze dne 6.5.2013.** Projekt stavby byl projednán s jednotlivými odbornými správami, které vznesly k předloženému projektu připomínky. Při respektování uvedených připomínek **souhlasí** se přípravné dokumentace stavby. *Investor bere na vědomí. Připomínky OŘ Ústí n/L. byly zapracovány do projektu stavby. Viz zápis generálního projektanta o zapracování připomínek.*
- **SŽDC, s.o., Odbor automatizace a elektrotechniky (OAE), Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, vyjádření č.j. 17892/2013-OTH ze dne 24.4.2013 s připomínkami.** *Investor bere na vědomí. Připomínky OAE byly zapracovány do projektu stavby. Viz stanovisko generálního projektanta o zapracování připomínek.*
- **SŽDC, s.o., Odbor traťového hospodářství (OTH), Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, vyjádření č.j. 28365/2013-OTH ze dne 1.7.2013 s připomínkami.** *Investor bere na vědomí. Připomínky OTH byly zapracovány do projektu stavby. Viz zápis generálního projektanta o zapracování připomínek.*
- **SŽDC, s.o., Odbor základního řízení provozu (OZŘP), Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, vyjádření č.j. 31120/2013-OZŘP ze dne 18.7.2013 s připomínkami.** *Investor bere na vědomí. Připomínky OZŘP byly zapracovány do projektu stavby. Viz zápis generálního projektanta o zapracování připomínek.*

**DOTČENÉ ORGÁNY STÁTNÍ SPRÁVY, NEDRÁŽNÍ ORGÁNY A ORGANIZACE:**

- **Obecní úřad Vojkovice, 362 73 Vojkovice, vyjádření č.j. 19/2013 ze dne 30.1.2013.** Souhlas se stavbou. *Investor bere na vědomí.*
- **Obecní úřad Vojkovice, 362 73 Vojkovice, vyjádření č.j. 34/2013 ze dne 27.2.2013.** Vyjádření k přístupu na stavbu. *Investor bere na vědomí.*
- **Obecní úřad Krásný Les, 363 01 Krásný Les, vyjádření č.j. 46/2013/OÚ/KL ze dne 1.3.2013.** Souhlas s užíváním pozemků jako příjezdové komunikace po dobu stavby. *Investor bere na vědomí.*
- **Obecní úřad Kyselka, stavební úřad, 362 72 Kyselka, vyjádření č.j. 45/13 ze dne 6.3.2013.** Souhlas se stavbou dle § 15 odst. 2 stavebního zákona. *Investor bere na vědomí.*
- **Městský úřad Ostrov, odbor výstavby, Klínovecká 1204, 363 01 Ostrov, vyjádření č.j. MěÚO/03046/2013 ze dne 30.1.2013.** Souhlas se stavbou dle § 15 odst. 2 stavebního zákona a s vydáním stavebního povolení speciálním stavebním úřadem *Investor bere na vědomí.*
- **Městský úřad Ostrov, odbor rozvoje a územního plánování, Klínovecká 1204, 363 01 Ostrov, vyjádření č.j. ORÚP/05292/2013 ze dne 6.3.2013.** Uvedená stavba je v souladu s územně plánovacími dokumentacemi. *Investor bere na vědomí.*



- **Městský úřad Ostrov, odbor výstavby, Klínovecká 1204, 363 01 Ostrov**, vyjádření č.j. MěÚO/09411/2012 ze dne 21.3.2012, **souhlasné stanovisko** ke stavebnímu řízení z hlediska správce komunikace. *Investor bere na vědomí.*
- **Městský úřad Ostrov, odbor životního prostředí, Klínovecká 1204, 363 01 Ostrov**, vyjádření č.j. ŽP/35132/RO/SO/09 SI ze dne 1.2.2010. **rozhodnutí o souhlasu ke stavbě** dle §17 zákona o vodách. *Investor bere na vědomí.*
- **Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Závodní 353/88, 361 21 Karlovy Vary**, vyjádření č.j. 1000/ZZ/12 ze dne 16.3.2012 **souhlasné stanovisko** k významným evropským lokalitám a ptačím oblastem. *Investor bere na vědomí.*
- **Povodí Ohře, s. p., závod Karlovy Vary, Horova 12, 360 01 Karlovy Vary**, stanovisko č.j. 011001-1757/2012 ze dne 10.4.2012 **souhlasné stanovisko** ke stavebnímu řízení. *Investor bere na vědomí.*
- **Povodí Ohře, s. p., závod Karlovy Vary, Horova 12, 360 01 Karlovy Vary**, sdělení č.j. 101040-1466/2013 ze dne 22.3.2013 **rozhodnutí o pokácení břehových porostů**. *Investor bere na vědomí.*

#### **SPRÁVCI SÍTÍ TECHNICKÉHO VYBAVENÍ:**

- **ČEZ DISTRIBUCE, A.S., ODD. DOKUMENTACE, TEPLICKÁ 874/4, 405 02 DĚČÍN**, v zájmovém území se **nachází** podzemní síť. Platnost vyjádření do 24.1.2014. *Investor bere na vědomí a ukládá zhotoviteli stavby dodržet podmínky uvedené ve vyjádření.*
- **ČEZ ICT SERVICES, A.S., DUHOVÁ 3/1531, 140 53 PRAHA 4**, v zájmovém území se **nenachází** komunikační vedení v majetku společnosti. Platnost vyjádření do 24.1.2014. *Investor bere na vědomí.*
- **ČEZ DISTRIBUCE, A.S., SPRÁVA ENERGETICKÉHO MAJETKU, TEPLICKÁ 874/4, 405 02 DĚČÍN**, **uděluje souhlas s umístěním stavby** v ochranném pásmu zařízení distribuční soustavy. Platnost vyjádření do 18.3.2014. *Investor bere na vědomí a ukládá zhotoviteli stavby dodržet podmínky uvedené ve vyjádření.*
- **RWE-DISTRIBUČNÍ SLUŽBY., PLYNÁRENSKÁ 499/1, 657 02 BRNO**, v zájmovém území se **nenachází** provozované zařízení. Platnost vyjádření do 20.3.2014. *Investor bere na vědomí.*
- **Telefónica Czech Republic a.s., Za Brumlovkou 266/2, 140 22 Praha 4**, v zájmovém území **nedojde ke střetu** se sítí elektronických komunikací (PVSEK). Platnost vyjádření do 20.3.2014. *Investor bere na vědomí a ukládá zhotoviteli stavby dodržet podmínky uvedené ve vyjádření.*
- **UPC ČR, a.s., Závěšova 5, 140 00 Praha 5**, v zájmovém území se **nenachází** podzemní vedení v majetku společnosti. Platnost vyjádření do 18.2.2014. *Investor bere na vědomí.*
- **Vodárny a kanalizace K.Vary, a.s., Studentská 328/64, 360 07 K.Vary**, v zájmovém území se **nenachází** provozovaná zařízení. Platnost vyjádření do 12.2.2014. *Investor bere na vědomí.*
- **Vojenská ubytovací a stavební správa, Hradební 12/772, 110 05 Praha 1**, v zájmovém území **nejsou** evidovány žádné sítě vojenské správy. Platnost vyjádření do 29.3.2014. *Investor bere na vědomí.*

Závěrem lze konstatovat, že projednání P stavby odpovídá uvažované náplni stavby. P stavby byl podroben expertnímu posouzení, výsledek expertního posouzení byl projednán a připomínky zapracovány. Uplatněné připomínky nebrání schválení P. Připomínky, které je nutno respektovat, dořešit a zapracovat v rámci realizace stavby jsou podrobně popsány u jednotlivých připomínek v bodech III a VII. tohoto posuzovacího protokolu.



## **IV. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY**

Předmětem stavby je rekonstrukce ocelové konstrukce v koleji č.2, která je v nevyhovujícím udržovacím stavu, má nevyhovující zatížitelnost, nevyhovuje zatížení dopravou dle ČSN EN 1992-1, nevyhovuje z hlediska prostorové průchodnosti. Ocelové konstrukce jsou zcela bez protikorozní ochrany. Uložení koleje na mostě je omezujícím prvkem a nedovoluje zvýšení traťové rychlosti na trati zařazené do evropského železničního systému TEN-T.

Rekonstrukcí mostního objektu dojde k odstranění nevyhovujícího udržovací stavu. Nová nosná konstrukce je spojitá ocelová trémová konstrukce se dvěma hlavními nosníky a ortotropní plechovou mostovkou s průběžným kolejovým ložem. Spodní stavba bude z převážné části využita. Současně bude provedena rekonstrukce železničního svršku a úpravy trakčního vedení. Nová konstrukce bude vyhovovat zatížení dopravou LM-71 dle ČSN EN 1991-2. Tím bude zajištěna přechodnost traťové třídy D4, průjezdný průřez VMP 2,50 dle ČSN 73 6201. Po realizaci stavby bude umožněno zvýšení rychlosti na mostě a v přilehlém úseku a zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

## **V. KONCEPCE ŘEŠENÍ**

P je členěn na 3 stavební objekty.

**SO 01 Železniční most**

**SO 02 Železniční svršek**

**SO 03 Úprava TV**

*Navrhovaný stav:*

**SO 01 Železniční most**

Stávající nosná konstrukce v koleji č.2 bude odstraněna. Nová nosná konstrukce je spojitá ocelová trémová konstrukce se dvěma hlavními nosníky a ortotropní plechovou mostovkou s průběžným kolejovým ložem. Nosná konstrukce bude osazena na nové železobetonové úložné prahy na stávající spodní stavbu. Osazení nové ocelové konstrukce je navrženo montáží v ose s podélným zásunem pomocí vysouvací dráhy. Stávající zdivo spodní stavby bude sanováno, součástí rekonstrukce mostu jsou nové mostní závěry, hydroizolace, odvodnění, zábradlí.

**SO 02 Železniční svršek**

Rekonstrukce železničního svršku v koleji č.2 se skládá z nového úseku, kde se zřizuje nové kolejové lože na mostě v délce 160 m, dále se provádí úprava geometrické polohy koleje v přilehlých úsecích v délce 642 m. Úpravou geometrické polohy koleje dojde k odstranění zborcené polohy koleje v přechodových oblastech a umožní zvýšení rychlosti. Bude zřízen nový železniční svršek tvaru S49 na nových betonových pražcích B91S.

**SO 03 Úpravy trakčního vedení**

Před zahájením stavebních prací bude pro zajištění beznapěťového stavu nad pracovištěm sneseno trakční vedení. Současně budou demontovány šikmé konzoly a trakční podpěry na spodní stavbě mostního objektu. Demontáž TV je podmiňující pro snesení staré ocelové konstrukce, montáž a výsuv nové ocelové konstrukce na vysouvací dráze. Po dokončení montáže nové OK budou osazeny novou na spodní stavbu nové trakční podpěry včetně demontované výstroje. Dále bude zpětně namontováno nosné lano a trolejový drát. Na závěr bude provedena regulace trakčního vedení dle nové GPK.

## **VI. ORGANIZACE VÝSTAVBY**

Jedná se o stavbu, která má charakter rekonstrukce, stávající mostní objekt s cílem zajištění požadované přechodnosti, prostorové průchodnosti a zvýšení rychlosti. Zařízení staveniště bude umístěno v prostoru obou opěr na stávajících pozemcích SŽDC, s.o., Zabezpečení, pokud to bude nutné, si provede zhotovitel stavby. Pro zajištění zdroje el.energie bude nutné použít



nezávislý zdroj (dieselagregát), případně provizorní přípojku z nejbližšího vedení NN. Voda pro potřeby stavby bude zajišťována dovozem, vodu z řeky lze použít pouze na základě provedených zkoušek. Příjezd na staveniště bude po místní komunikaci.

Pro těžkou staveništní dopravu se předpokládá s využitím přístupu po dráze. Pro vnitrostaveništní dopravu bude využíváno mostní provizorium, které bude postaveno podél koleje č.2 přes celé koryto řeky Ohře. Stavbu nelze provádět bez výluk železničního provozu v dotčené 2. traťové koleji. Hlavní část stavby bude prováděna v 60 denní nepřetržitě výluce železniční dopravy 2. traťové koleji a omezením rychlosti v místě stavby v 1. traťové koleji. Ostatní práce je možno provádět za železničního provozu, případně ve vlakových přestávkách. Náhradní autobusová doprava není potřeba, kolej č.1 bude průjezdná. Podrobný harmonogram prací ve výluce zpracuje budoucí zhotovitel stavby. Realizace stavby je uvažována v letech 2013-2014.

Mimo výluky bude probíhat sanace stávajícího zdiva křídel.

## VII. PŘIPOMÍNKY

Na základě závěrů projednání projektové dokumentace stavby a jejího posouzení je nutné v další přípravě a při realizaci stavby splnit následující připomínky:

1. Při realizaci stavby musí být respektován schválený projekt stavby, dodrženy závazné kapacitní údaje a ukazatele a splněny připomínky posuzovacího a schvalovacího protokolu včetně expertního stanoviska MD ČR k IZ stavby.
2. Při realizaci stavby musí být splněny „Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah“, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8.1.2010. č.j. S501/2010 – OKS, třetí aktualizované vydání, změna č. 8 z 1.5.2013.
3. Před zahájením prací je nutno s vybraným zhotovitelem stavby dohodnout a konkretizovat rozsah potřebných výluk s ohledem na stavební postupy jednotlivých fází výstavby, dále je potřeba dohodnout postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC D 7/2.
4. Při realizaci stavby musí být dodržena příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb. o drahách v platném znění, vyhlášky č. 177/95 Sb., kterou byl vydán Stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášek č. 243/96 Sb., č. 364/2000 Sb., č. 413/01 Sb. a č. 577/04 Sb., kterými se vyhláška č. 177/95 Sb. mění a doplňuje.
5. Zhotovitel v rámci vypracování dokumentace skutečného provedení stavby zpracuje geodetickou část dokumentace stavby dle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“, tvořící přílohu č.6 směrnice „Členění a směrný obsah a rozsah přípravné a projektové dokumentace“ č. 1009/94 – O7 ze dne 22.12.1994. Příloha byla schválena vrchním ředitelem DDC pod č.j. D3-001-X6 Geodézie s účinností od 1.9.2000, aktualizované verzi 2.1 č.j. 164/03-07-hg ze dne 27.1.2003, platné od 1.3.2003. Součástí zpracování geodetické dokumentace bude vybudování a stabilizace geodetického bodového pole a základní geodetické zaměření, které bude tvořit základ pro vypracování geodetické dokumentace.
6. Při realizaci stavby je nutno dodržet požadavky na zajištění polohového a výškového zaměření skutečného provedení dokončených provozních souborů a stavebních objektů nebo jejich částí, geodetickými metodami ve 3. třídě přesnosti (u předmětů, které zasahují do průjezdného průřezu nebo volného a schůdného manipulačního prostoru ve 2. třídě přesnosti), na vytyčovací síť v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv, způsob měření stanovuje „Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ vydané ČD, DDC pod č.j. 892/1998 – O7 ze dne 18.5.1998.
7. V rámci realizace bude pro jednotlivé stavební objekty, uvedené jako určená technická zařízení, zajištěno provedení TBZ a UTZ. Budou stanoveny podmínky a rozsah zkušebního provozu a případně určeny ucelené provozuschopné části stavby.
8. Při realizaci stavby je nutno respektovat vyjádření všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska, viz čl. III. Zhotovitel stavby zajistí případnou aktualizaci vyjádření všech dotčených orgánů státní správy a správců sítí technického vybavení,



propadlých po vydání stavebního povolení nebo v průběhu stavby, doložených v dokladové části, potřebných pro řádnou realizaci stavby.

9. V rámci realizace před zahájením inženýrských prací a po jejich provedení bude ověřena mezerovitost zdiva vodními tlakovými zkouškami. Vyhodnocení se provede dle ON 73 7508, čl.321 nezávislou kontrolní organizací ve smyslu TKP 23.
10. V rámci realizace se provede vyhodnocení provedené protikoroze ochrany (PKO) a závěrečný protokol PKO, který bude zpracován ve smyslu ČSN EN ISO 12944-8, předpisu SŽDC S5/4 a předán Drážnímu úřadu v Plzni k vydání kolaudačního souhlasu.
11. Zhotovitel musí uvést dotčené nemovitosti do řádného stavu, respektovat návrh nakládání s odpady v průběhu stavby s uvedením jejich množství dle jednotlivých kategorií, jeho projednání s dotčeným orgánem státní správy na úseku nakládání s odpady, návrh konkrétních skládek dle jednotlivých kategorií odpadů a dokladovat nakládání s odpady při kolaudaci.
12. V rámci stavby musí být schváleno koordinační schéma ukolejnění (KSU) a trakčního propojení (TP).
13. Jelikož je trať elektrifikována jednofázovou trakční soustavou 25 kV AC, je nutno při realizaci stavby striktně dodržet veškeré platné normy týkající se staveb a prací v blízkosti elektrizovaných tratí.
14. Při zpracování výrobní dokumentace OK a dokumentace skutečného provedení stavby, musí zhotovitel zásadně uvádět název stavby tak, jak je uveden v posuzovacím a schvalovacím protokolu projektu stavby.
15. Po realizaci stavby zhotovitel jako součást díla zajistí na vlastní náklady posouzení shody stavby pro subsystém infrastruktura dle TSI pro trať zařazenou do evropského železničního systému TEN-T.
16. Přípomínky uvedené v těchto bodech posuzovacího protokolu tvoří nedílnou součástí zadávací dokumentace na realizaci stavby.

## **VIII. ZÁVĚR**

Předložený P stavby odpovídá zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.j. 11/2006 ze dne 30.6.2006 ve znění změny č.1 s účinností od 1.4.2012 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“.

Jeho projednání s dotčenými orgány státní správy, správci sítí technického vybavení a v rámci organizací SŽDC, s.o. a Českých drah, a.s. bylo v zásadě kladné a nebrání jeho schválení. Přípomínky z projednání byly uplatněny v rámci zpracování dle čl. III. a VII.

Na základě kladného výsledku projednání a posouzení předloženého P, náměstek ředitele pro techniku Stavební správy západ:

### **a) doporučuje schválit**

projektovou dokumentaci stavby:

**“Rekonstrukce mostu v km 160,319 trati Chomutov-Cheb“**

### **b) doporučuje stanovit**

Závazné ukazatele stavby:

Celkové limitní náklady stavby

Kapacitní údaje



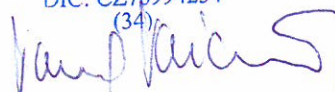
### c) doporučuje uložit

Splnění požadavků a připomínek z projednání a posouzení projektu stavby, uvedených zejména v bodech III a VII. tohoto posuzovacího protokolu.

Zpracoval: Ing. Stanislav Kejval ☎ 972 524 434  
602 774 961

V Plzni dne 22. července 2013

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

(34)  


Ing. Pavel Paidar

náměstek ředitele pro techniku-pracoviště Plzeň  
Stavební správa západ