

Č.j.: 5429/2015/SSZ/UT2–Te

Posuzovací protokol

projektu stavby

„Rekonstrukce železničního svršku Vlašim – Trhový Štěpánov“

I. Základní identifikační údaje stavby

Název stavby:	Rekonstrukce železničního svršku Vlašim – Trhový Štěpánov
ISPROFOND/sub.ISPROFIN:	3273214993 / 5213730014
Charakteristika stavby:	liniová stavba
Místo stavby:	Traťový úsek (TÚ) 1761 Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov Definiční úsek (DÚ) 176110 – Vlašim - Zdislavice
Kraj:	Středočeský
Okres:	Benešov
Městský úřad:	Vlašim
Katastrální území:	Vlašim
Zadavatel:	SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město IČO:70994234, DIČ:CZ-70994234, zastoupena Stavební správou západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy České republiky, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Realizace stavby:	2015
Zpracovatel dokumentace:	Viamont DSP a.s. Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí n.L. IČO: 25429949; DIČ: CZ25429949

II. Všeobecné údaje o stavbě

Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou regionální trať č. 514 A se zabezpečovacím zařízením I. a II. kategorie. Traťová rychlost v zájmovém úseku je 50 km/h s rychlostním omezením na 30 km/h na železničním přejezdu v ev. km 23,156. Stavba řeší rekonstrukci stávající regionální jednokolejné trati Trhový Štěpánov – Benešov v úseku mezi Vlašimí a Trhovým Štěpánovem. Realizací projektu dojde k výměně stávajícího železničního svršku za nový, k rekonstrukci odvodňovacího systému a rekonstrukci železničního přejezdu vč. nového zabezpečení přejezdu v ev. km 23,156 pomocí přejezdového zabezpečovacího zařízení kategorie PZS 3SNI s počítači náprav vč. vybudování nové přípojky nízkého napětí.

Cílem realizace projektu je zvýšit komfort cestování na železnici, toto se projeví zejména zvýšením bezpečnosti provozování dráhy za současného zvýšení traťové rychlosti a zkrácením jízdní doby. Stavba se pohybuje ve stávajících liniích. Nepředpokládá se zábor jiných cizích pozemků. Stavba se nenachází v žádné chráněné krajinné oblasti, v blízkosti významných krajinných prvků a kulturní nebo archeologické památky. Realizací železniční části stavby nedojde k trvalému záboru zemědělského půdního fondu. Realizací stavby nedojde k trvalému záboru pozemků určených k plnění funkce lesa, nepředpokládá se kácení vzrostlých dřevin. Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma vodního zdroje a neohrožuje

kvalitu povrchových a podzemních vod. Při realizaci rekonstrukce všech stavebních objektů a provozních souborů nesmí dojít ke střetu se zájmy dotčených organizací dle dokladové části a je nutno respektovat jejich požadavky. Při provádění terénních úprav drážního tělesa nesmí dojít k zásahu na sousední pozemky, které nejsou ve vlastnictví SŽDC nebo ČD.

Investorem stavby je SŽDC, s.o., zastoupená Stavební správou západ. Realizace stavby je zařazená v plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2015, v kategorii „Ostatní investiční akce malého rozsahu“, ISPROFOND 327 321 4993. V letošním roce se předpokládá realizace stavby. Financování přípravy stavby bylo provedeno z prostředků SFDI. Financování realizace stavby bude provedeno z prostředků SFDI a OPD. Souhrnný rozpočet je zpracován v souladu se SM 20/2014.

Kapacitní údaje stavby:

	PD	PS
Železniční svršek – kolejový rošt	879 m	888 m
Železniční spodek – odvodnění	350 m	546 m

Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace:

Nový SO 040 Železniční přejezd ev. km 23,156, - přípojka NN

Nový PS 040 Železniční přejezd ev. km 23,156, - PZZ

Nárůst SO a PS je způsoben legislativní změnou, týkající se rozhledových poměrů. Tím vznikla potřeba zabezpečit přejezd km 23,156, který byl v PD řešen pouze stavebně.

III. Projednání dokumentace

Vyjádření orgánů státní správy:

- **Městský úřad Vlašim** – Odbor výstavby a územního plánování, Jana Masaryka č.p. 302, 258 14 Vlašim, č.j. VYST 8393/13-1706/2013 MaM ze dne 13.5.2013 – souhlas dle §15 odst.2 zákona č. 183/2006
- **Městský úřad Vlašim** – Odbor životního prostředí, Jana Masaryka č.p. 302, 258 14 Vlašim, č.j. ZIP 8432/13-92/2013 KrU ze dne 16.5.2013
- **Městský úřad Vlašim** – Odbor dopravy a silničního hospodářství, Jana Masaryka č.p. 302, 258 14 Vlašim, č.j. ODSH26264/14-55/2014StO ze dne 16.1.2015
- **Krajský úřad Středočeského kraje**-odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 119617/2014/KUKS ze dne 12.8.2014
- **Krajský úřad Středočeského kraje**-odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 099657/2014/KUKS ze dne 11.7.2014
- **Krajské ředitelství policie Středočeského kraje**-Územní odbor Benešov, č.j. KRPS-412204-1/ČJ-2014-010106 ze dne 3.12.2014

Vyjádření správců podzemních a nadzemních sítí :

- **ČEZ Distribuce, a.s.**, č.j. 01067860244-305/2014 ze dne 4.8.2014
- **ČEZ ICT Services, a.s.**, č.j. 0200228120 ze dne 31.7.2014
- **Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje**, ÚO Benešov Ev.č. BN – 295 – 2/2013/PD ze dne 28.5.2013
- **Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze**, č.j.KHSSC 25 577/2013 ze dne 7.6.2013
- **VEOLIA Pražské vodovody a kanalizace, a.s.**, č.j. PVK 18903/13 ze dne 22.5.2013
- **Vojenská ubytovací a stavební správa Praha**, č.j. 4261/66834-ÚP/2013-7103/44 ze dne 15.5.2013
- **RWE Distribuční služby, s.r.o.**, č.j. 5000783121 ze dne 10.5.2013
- **Telefónica Czech Republic, a.s.**, č.j. 549823/13 ze dne 26.3.2013
- **České Radiokomunikace, a.s.**, č.j. UPTS/OS/106264/2014 ze dne 13.8.2014
- **RIO Media a.s.**, č.j. Vyj-2014-1050 ze dne 2.9.2014
- **T-Mobile Czech Republic, a.s.**, bez č.j. ze dne 18.9.2014
- **Vlašinnet s.r.o.**, bez č.j. ze dne 1.8.2014
- **Vodafone Czech Republic, a.s.**, bez č.j. ze dne 1.8.2014
- **Vodohospodářská společnost Benešov s.r.o.**, č.j. 974/Vyj/St/2014 ze dne 25.8.2014

Vyjádření drážních organizací vč.sítí :

- **SŽDC, s.o., GR - Odbor traťového hospodářství**, Dlážďená 1003/7, Praha, 110 00 se vyjádřil dne 17.12.2014 pod č.j. 55230/2014-O13.
- **SŽDC, s.o., GR - Odbor základního řízení provozu a odbor plánování a koordinace výluk**, Dlážďená 1003/7, Praha, 110 00, se vyjádřili dne 15.12.2014 pod č.j. 54294/2014-O12.
- **SŽDC, s.o., GR -- Odbor strategie**, Dlážďená 1003/7, Praha, 110 00, , se vyjádřil dne 19.12.2014 pod č.j. 55709/2014-O26.
- **SŽDC, s.o.,GR - Odbor přípravy staveb**, Dlážďená 1003/7, Praha, 110 00, , se vyjádřil dne 15.12.2014 pod č.j. 54725/2014-O6.
- **SŽDC, s.o. GR - Odbor automatizace a elektrotechniky**, Dlážďená 1003/7, Praha, 110 00, se vyjádřil dne 10.12.2014 pod č.j. 53782/14-O14.
- **SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Praha**, Partyzánská 24, dne 15.12.2014 vydalo Souhrnné stanovisko pod č.j. 44031/2014-OŘ PHA – OPS – 1905 – PPD -719/Če
- **SŽDC, s.o., Správa železniční geodézie Praha**, Pod Výtopnou 645/8, Praha 8, 186 00, se vyjádřila dne 4.12.2014 pod č.j. 3989/2014-SŽG PHA.
- **SŽDC, s.o., Stavební správa západ** - úsek investiční, Sokolovská 278/1955, Praha, 190 00, se vyjádřil dne 8.12.2014 pod č.j. 19050/2014-SSZ-ÚI1.
- **SŽDC, s.o., Stavební správa západ** - oddělení životního prostředí Sokolovská 278/1955, Praha, 190 00, se vyjádřil dne 15.12.2014 pod č.j. /2014-SSZ-ÚŘ-Vyb.
- **SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty**, Malletova 10/2363, Praha, 190 00, se vyjádřil dne 26.1.2015 pod č.j. 685/2015-TÚDC.
- **České dráhy a.s. - Odbor investic**, se vyjádřil č.j. 1963/2014-O3, ze dne 30.12.2014
- **ČD Cargo a.s.**, se vyjádřilo č.j. 1625/2014-O7, ze dne 15.12.2014
- **ČD Telematika a.s.**, se vyjádřila bez č.j., bez datace
- **ČD-Telematika a.s.**, se vyjádřila č.j. 8220/2013 ze dne 25.4.2013

V průběhu zpracování byly svolány dvě porady týkající se technického řešení a jedna svolána za účasti OŘ Praha SSZT Praha západ ve věci zabezpečení přejezdu v km 23,156 (v žst. Vlašim) PZS 3.kategorie dle ČSN 342650. Zápisy z těchto jednání jsou součástí dokladové části dokumentace.

K připomínkám odborných útvarů SŽDC se projektant vyjádřil v lednu 2015. Investor vyjádření projektanta akceptoval. Způsob řešení případných připomínek, navržených projektantem, bude uplatněn v zadání na realizaci stavby.

IV. Zdůvodnění stavby

Stávající kolejový rošt v traťovém úseku Vlašim – Trhový Štěpánov je tvořen z kolejnic tvaru S 49 a T na betonových pražcích SB5, SB3 nebo na dřevěných pražcích. Kolej je stykovaná. Vzhledem k tomu, že poslední rekonstrukce v tomto úseku trati byla provedena v roce 1973, jsou zařízení trati již na sklonku své životnosti. Kolejnice v obloucích vykazují značnou míru výškového a bočního ojetí a především stav upevnění na betonových pražcích (dřevěné hmoždinky) je již nevyhovující. Kolejové lože je v některých místech značně znečištěné. Také odvodňovací zařízení je již na některých místech nefunkční nebo úplně chybí. Vlivem stárí a opotřebení železničního svršku je téměř nemožné udržet GPK v normovém stavu pouze v rámci údržbových prací a dochází tak ke snižování komfortu a především bezpečnosti přepravy cestujících. Rekonstrukcí se vyřeší nejen zachování provozuschopnosti trati a její bezpečné provozování, ale i zvýšení traťové rychlosti. Zabezpečení železničního přejezdu ev. km 23,156 rovněž odstraní stávající rychlostní omezení a umožní přes něj jízdu návrhovou traťovou rychlostí při současném zvýšení bezpečnosti provozu silničních vozidel.

V. Koncepce řešení

Stavba je rozčleněna celkem do tří stavebních objektů a jednoho provozního souboru:

SO 010 a SO 020 Železniční svršek a spodek

V úseku stavby v km 23,135 500 – km 23,350 000 a v km 23,477 609 – km 24,150 000 dojde k vytržení stávajícího kolejového roštu. Stávající rošt bude nahrazen novým svrškem z kolejnic 49E1 na betonových pražcích B03 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14. Současně bude také provedena rekonstrukce kolejového lože a dojde ke zřízení bezstykové koleje. V místě rekonstruovaného železničního přejezdu v km 23,156 vč. úseku 5,00 m před a 5,00 m za ním bude provedena zesílená konstrukce pražcového podloží z vrstvy šterkodrti tloušťky 500 mm. Dále bude vybudováno nové odvodnění v km 23,135 500 – 23,327 000 a v oblasti horninového zářezu v km 23,500 – 23,850 pomocí plastového trativodního potrubí s ukloněnou zemní plání.

SO 030 Železniční přejezd ev. km 23,156

Nově bude zřízena celopryžová přejezdová konstrukce složená z vnitřních i vnějších panelů. Odvodnění vozovky na přejezdu bude zajištěno betonovou šterbinovou troubou a odvodnění železničního spodku v místě přejezdu bude zřízeno pomocí trativodu a ukloněnou plání (v rámci SO 020).

SO 040 Železniční přejezd ev. km 23,156 – přípojka NN

Předmětem tohoto SO je nutnost využít část stávajícího zařízení elektrické přípojky a v podstatě vybudovat samostatnou přípojku pro napájení nového RD PZS v km 23,156. Předpokládá se využít současný elektroměrový rozvaděč pro umístění druhého elektroměru (případně i druhý odběr připojit až za stávající elektroměr).

PS 040 Železniční přejezd ev. km 23,156, PZZ

V rámci tohoto provozního souboru dojde k zabezpečení železničního přejezdu ev. km 23,156. K zabezpečení přejezdu dojde z důvodu, aby bylo možné i po změně normy ČSN 73 6380 Z3 jezdit přes přejezd traťovou rychlostí.

VI. Organizace výstavby**Charakteristika staveniště**

Stavba je charakterizována jako liniová a nachází se na regionální železniční trati č. 514A Trhový Štěpánov - Benešov v traťovém úseku Vlašim – Trhový Štěpánov v km 23,072 – 24,150. Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou železniční trať. Stavba je umístěna z části v intravilánu obce Vlašim, vede přes zastávku Vlašim (ta není součástí rekonstrukčních prací) a dále potom pokračuje extravilánem přes pole směrem na Trhový Štěpánov. V. Z hlediska umístění stavby v území, stavba sleduje dnešní železniční trať. Nebudou budovány nové přeložky. Stavba je v souladu se zpracovanými územně technickými dokumentacemi pro danou lokalitu, zejména s územním plánem města Vlašim. Stavební práce budou probíhat na pozemku SŽDC s.o. Trvalý ani dočasný zábor zemědělského a lesního půdního fondu stavba nevyžaduje. Zařízení staveniště lze umístit v železniční stanici Vlašim vlevo od první koleje (ve směru staničení) před výhybkou č. 5. Přístupy na stavební pozemek po dobu výstavby jsou možné buď po samotném drážním tělese, nebo po místních komunikacích křižující trať v místech přejezdů:

- přejezd ev. km 23,156 (ul. Ke Spravedlnosti)
- přejezd ev. km 23,430 (ul. Okružní a Lidická)
- přejezd ev. km 24,271 (úcelová polní komunikace)

Přístup k zařízení staveniště bude z ulice Nádražní.

Postup výstavby

Stavba „Rekonstrukce železničního svršku Vlašim – Trhový Štěpánov“ není rozdělena na etapy a všechny stavební práce budou probíhat v jednom stavebním postupu. Práce budou probíhat v nepřetržité výluce železničního provozu. Doba trvání nepřetržité výluky železničního provozu je navržena na 20 dní. Předpokládaný termín zahájení prací na začátku října 2015. V době výluky budou osobní vlaky ze stanice Benešov u Prahy končit ve stanici Vlašim a dále do stanice Trhový Štěpánov budou nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. Stavební práce se týkají zejména rekonstrukce železničního svršku, odvodnění a demontáže a rekonstrukce stávajícího železničního přejezdu v km 23,156. Nejprve dojde ke snesení stávajícího kolejového roštu a odtěžení kolejového lože. Následně budou provedeny zemní práce, bude zřízena sanační vrstva železničního spodku u přejezdu, bude provedena úprava a zhutnění zemní plně a dojde k vybudování nového odvodnění. Poté bude zřízeno nové kolejové lože na které bude položen nový kolejový rošt. V závěru bude provedena úprava GPK pomocí automatické strojní podbíječky a dojde ke svaření koleje.

Rozsah prací a jejich časové rozvržení:

1. den: přípravné práce, příprava staveniště, zřízení přístupů a ploch ZS, vytýčení stávajících inženýrských sítí
2. – 3. den: snesení a demontáž stávajícího železničního svršku, odtěžení stávajícího kolejového lože
4. – 10. den: zemní práce, úprava zemní plně, vybudování odvodnění, osazení šachet, zásyp trativodů
11. – 12. den: návoz šterku a úprava do profilu, předšterkování
13. – 14. den: pokládka nových kolejových polí, zašterkování

14. – 15. den: ASP 0 + 1 podbití, uzavření železničního přejezdu, vyznačení objízdné trasy, začátek prací na přejezdu
16. – 18. den: svařování kolejí do bezstykové koleje
18. – 19. den: ASP 2. podbití
20. den: dokončení rekonstrukce přejezdu, dokončovací práce, úprava přibližovacích úseků PZS, demontáž zařízení staveniště, urovnání terénu současné

Jízdní řád náhradní autobusové dopravy bude přizpůsoben současnému vlakovému jízdnímu řádu a bude zajištěna návaznost tak, aby cestující pokračující ze žst. Vlašim směrem na Trhový Štěpánov přestoupili na NAD a mohli pokračovat v jízdě. Denně bude vypraveno celkem 11 autobusových spojů ve směru Vlašim – Trhový Štěpánov i zpět. Vzhledem k průměrnému počtu cestujících i skutečnosti, že na trati je běžně nasazen pouze jeden motorový osobní vlak typu 810, bude v tomto úseku nasazen pouze jeden autobus, který bezpečně pokryje počet přepravených cestujících.

Rekonstrukce železničního přejezdu v km 23,156 (ulice U Spravedlnosti) si vyžádá jeho úplnou uzavírku po dobu 6ti dnů. Po komunikaci přes železniční přejezd není vedena pravidelná linková doprava. Uzavírka přejezdu bude řešena objíždkou. Objízdná trasa bude dlouhá cca 300 m a bude vyznačena přes ulice Obránců Míru, Okružní a Lidická.

VII. Přípomínky

Na základě projednané projektu stavby a jejího posouzení je nutné při realizaci stavby splnit následující podmínky:

1. Při realizaci stavby musí být respektován schválený projekt, dodrženy základní kapacitní údaje a musí být splněny připomínky posuzovacího a schvalovacího protokolu.
2. Při provádění stavby musí být splněny a dodrženy:
 - 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 z 1. 5. 2013,
 - Příslušná ustanovení zákona č. 266/94 Sb. o dráhách a doplňujících vyhlášek:
 - č. 100/95 Sb., kterou se stanoví řád určených technických zařízení, v aktuálním znění,
 - č. 173/95 Sb., kterou se stanoví dopravní řád drah, v aktuálním znění,
 - č. 177/95 Sb., kterou se stanoví stavební a technický řád drah, v aktuálním znění.
3. Zhotovitel stavby zajistí polohové a výškové zaměření skutečného provedení dokončených provozních souborů a stavebních objektů nebo jejich ucelených 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.
4. 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“, které tvoří přílohu č. 6 směrnice „Členění a směrný obsah a rozsah přípravné a projektové dokumentace“ č. 1009/94 - O7 z 22. 12. 1994. Příloha byla schválena vrchním ředitelem DDC pod č. j. D3-001-X6 Geodézie s účinností od 1. 9. 2000 a aktualizovaná verzí 2.1 č. j. 164/03-07hg 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.
5. V rámci realizace bude pro jednotlivé provozní soubory a stavební objekty, uvedené jako určená technická zařízení, zajištěno provedení TBZ UTZ. Budou stanoveny podmínky a rozsah zkušebního provozu a případně určeny ucelené provozuschopné části stavby.
6. Při realizaci stavby je nutné 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, která propadnou po vydání stavebního povolení nebo v průběhu stavby a jsou potřebná pro její řádnou realizaci. Je nutné respektovat podmínky uzavřených smluv, územního rozhodnutí, stavebního povolení nebo jiného správního rozhodnutí Drážního úřadu.

7. Přípomínky uvedené v tomto posuzovacím protokolu budou tvořit nedílnou součást soutěže na zhotovitele stavby.
8. V rámci realizace stavby je nepřipustné měnit obsahovou náplň stavby stanovenou schváleným projektem.
9. Zhotovitel na základě návrhu vlastních stavebních postupů předloží aktualizovaný harmonogram provádění stavby a požadavek na případné výluky železničního provozu pro uplatnění do plánu výluk. Před zahájením prací je nutno dohodnout rozsah potřebných výluk a postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D 7/2.
10. V místě stavby a v jejím nejbližším okolí se nachází podzemní i nadzemní vedení a zařízení v majetku nebo ve správě drážních i mimodrážních organizací uvedených v části III. (dále jen správců sítí). Zhotovitel na základě vyjádření správců sítí a stanovených požadavků pro zhotovitele stavby, požádá o vytýčení tohoto zařízení a zajištění případného odborného dozoru při provádění těchto prací, prokazatelně seznámí všechny pracovníky, provádějící zemní práce, s polohou těchto vedení. Bude respektovat zákresy všech dotčených sítí do koordinační situace a stanovené podmínky pro práce v místech uložení sítí a v ochranných pásmech sítí, kde nesmí být k výkopovým pracím použito žádných mechanizačních prostředků. Budou respektovány vypracované a odsouhlasené detaily křížení a souběhy v souladu s ČSN 736005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“ (vydané 09/1994), ČSN 33 4050 „Předpisy pro podzemní sdělovací vedení“ a ČSN 34 1050 „Předpisy pro kladení silových elektrických vedení“. Pokud dojde k obnažení kabelových vedení, musí zhotovitel zajistit jejich ochranu před mechanickým poškozením. Po ukončení zemních prací je třeba zhutnit zeminu pod zařízeními a vedeními a obnovit jeho krytí včetně položení výstražné fólie. Před provedením záhozu obnažených kabelů je zhotovitel povinen přizvat zástupce uvedených výkonných jednotek a organizací ke kontrole jejich celistvosti a způsobu uložení. Teprve po provedení této kontroly a prokazatelném odsouhlasení může být realizováno zakrytí, zához a definitivní úprava terénu v místě stavby. Na kabelových trasách nesmí být zřizováno zařízení stavenišť, umístěno složiště materiálu a odstavována těžká stavební technika. Zemní práce nesmí měnit výšku krytí stávajících kabelových tras a tyto nesmí být zakryty nerozebíratelným krytem. Prováděné výkopy musí být ohrazeny a za noci osvětleny tak, aby byla zajištěna bezpečnost železničních zaměstnanců a cestující veřejnosti.
11. Zhotovitel musí uvést dotčené nemovitosti do původního stavu, resp. do řádného stavu podle projektu.
12. Zhotovitel musí 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 včetně projednání návrhu konkrétních skládek odpadu dle specifikací jednotlivých kategorií odpadů a protokoly o nakládání s odpady dokladovat při kolaudaci. Budou splněny veškeré podmínky ve vztahu k ochraně životního prostředí, respektována rozhodnutí a vyjádření orgánů ochrany životního prostředí.
13. Dojde ke střetu s trasami zabezpečovacích kabelů SSZT Praha-západ, které bude nutné před zahájením stavby vytýčit na místě. Bude provedeno před realizací stavby.
14. Trasa kabelů, uvedená v dokumentaci jako společná trasa kabelu ve správě ČD-Telematika a.s. a zabezpečovacích kabelů SSZT Praha-západ - jedná se pouze o jeden ze zabezpečovacích kabelů. V místě stavby vedou ještě další zabezpečovací kabely SSZT Praha-západ. Před realizací stavby se provede vytýčení stávajících kabelů.
15. Dosud není vyhotovena dokumentace nově položeného kabelu v rozsahu žkm 23,078-23,350 a 23,970-24,066. Bude doplněna při zpracování realizačního projektu - prováděcí dokumentace.
16. V prováděcí dokumentaci bude doplněno dle požadavku OŘ Praha- SEE požaduje navrhnout v rozvaděčích RP vývodky pro mobilní náhradní zdroj.
17. V prováděcí dokumentaci bude doplněno dle požadavku OŘ Praha – SEE dodání výstupu s programem Sichr.
18. V prostoru stavby bude dle dohody se správcem trati provedeno kácení porostů nacházejících se na drážním pozemku v rámci údržbových prací před zahájením stavby.
19. Proveďte se místní šetření se zástupcem PČR ve věci stanovení případné podmínky návrhu dopravního opatření pro zajištění bezpečnosti. Problematika vzdálenosti hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu a stanovení kvalifikace zpevněné plochy. (viz ČSN 73 6380, čl. 5.2.1)

VIII. Závěr

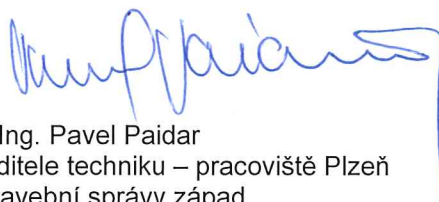
Předložená dokumentace projektu stavby odpovídá zásadám stanoveným Směrnicí generálního ředitele SŽDC č.j. 11/2006 ze dne 30.6.2006 ve znění změny č.1 s účinností od 1.4.2012 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“. Její projednání s dotčenými orgány státní správy, správci sítí technického vybavení a v rámci organizací SŽDC, s.o. a Českých drah byly v zásadě kladné a nebrání jejímu schválení.

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

- a) **doporučuje schválit** projekt stavby
„Rekonstrukce železničního svršku Vlašim – Trhový Štěpánov“
- 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. arch. Václav Tejkal, č.t. 972 524 477

V Plzni dne 15. 4. 2015



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

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

