

Č.j.: 6299/2015/SSZ/UT2/Te

Posuzovací protokol

projektu stavby

„Rekonstrukce odvodnění a sanace železničního spodku v km 38,750 – 40,300 trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí“

I. Základní identifikační údaje stavby

Název stavby: Rekonstrukce odvodnění a sanace železničního spodku v km 38,750 – 40,300 trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí.

ISPROFOND/sub.ISPROFIN: 3273214993 / 5313530011

Charakteristika stavby: rekonstrukce

Místo stavby: Traťový úsek (TÚ) 1701 České Velenice (mimo) – Benešov u Prahy (mimo)

Definiční úsek (DÚ) 10 Třeboň – Lomnice nad Lužnicí

Kraj: Jihočeský

Okres: Jindřichův Hradec

Městský úřad: Lužnice

Katastrální území: Lužnice 689 459

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: PROJEKT servis spol. s r.o., Mezitřaťová 137, 198 21 Praha 9 - Hloubětín
IČO: 49823141; DIČ: CZ-49823141

II. Všeobecné údaje o stavbě

Stavba „Rekonstrukce odvodnění a sanace žel. spodku v km 38,750 – 40,300 trati Č. Velenice – Veselí n. Lužnicí se nachází na jednokolejném neelektrizovaném celostátním trati TÚ 1701 České Velenice (mimo) – Benešov u Prahy (mimo), DÚ 10 Třeboň – Lomnice n. L. Traťová rychlost je $V = 100$ km/h v celé délce rekonstruovaného úseku. V novém stavu je stavba z hlediska návrhu směrových a sklonových poměrů řešena pro rychlost $V = 120$ km/h. Projektová dokumentace řeší rekonstrukci žel. svršku a spodku, dvou železničních přejezdů a ochranu kabelových vedení v nezbytném rozsahu. V mezistaničním úseku Třeboň – Lomnice n. L. v km 38,750 – 40,300 se nacházejí 2 úrovně přejezdy a 3 propustky. Přejezdy v km 38,805 a 39,866 budou rekonstruovány, propustky zůstanou bez stavebních úprav. Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek parc. č. 356/ 1 v katastrálním území Lužnice.

Stavba částečně zasahuje také na pozemky parc. č. 356/13, 356/14, 356/15, 356/16, 356/17, 356/5, 356/4, 356/3, 356/2 se způsobem využití dráha v katastrálním území Lužnice.

Kapacitní údaje stavby:

Rekonstrukce koleje tv. S49..... 1149 m
Sanace železničního spodku..... 1149 m (vč KPP)
Odvodnění..... 3000 m

III. Projednání dokumentace

Vyjádření orgánů státní správy:

- **Městský úřad Třeboň** – Odbor územního plánování a stavebního řádu, Palackého nám. 46, 379 01 Třeboň, č.j. METR 4790/2011 PeVa ze dne 20.10.2011
- **Obec Lužnice**, č.j. 315/05/2013 ze dne 30.5. 2013
- **Městský úřad Třeboň, odbor životního prostředí**, vydal dne 23.5.2013 pod č.j. ŽP 1858/2013-231-168 Hr
- **Lesy ČR,s.p.**, Správa toků, Oblast povodí Vltavy , č.j. LCR954/002768/2013 ze dne 12.6.2013
- **Povodí Vltavy, s.p.** závod Horní Vlatava, č.j. 34775/2013-142 ze dne 9.7.2013
- **Povodí Vltavy, s.p.** závod Horní Vlatava, č.j. 45053/2013-142 ze dne 9.7.2013
- **Agentura ochrany krajiny a přírody ČR, správa CHKO Třeboňsko**, č.j. 10570/TR/13 ze dne 19.9.2013
- **MD ČR** č.j. 131/2011-130-SPR/7 ze dne 27.4.2012

Vyjádření správců podzemních a nadzemních sítí :

- **SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Plzeň**, Sušická 23, dne 10.6.2013 vydalo Souhrnné stanovisko pod č.j. 9579/2013-OŘ-PLZ –034/INV
- **ČD Telematika, a.s.**, č.j. 10236/2013-O ze dne 29.5.2013
- **E.ON Česká republika, s.r.o.**, č.j. Z0980-Z051317903 ze dne 4.6.2015
- **ČEVAK a.s.**, č.j. O13040001475 ze dne 27.5.2013
- **Telefónica O2, a.s.**, č.j. 589585/13 ze dne 29.5.2013
- **VÚŽ,a.s.**, č.j. VUZ KAO 262/2013 ze dne 11.6.2013

Vyjádření drážních organizací vč.sítí :

- **SŽDC, s.o., GŘ - Odbor traťového hospodářství**, Dlážděná 1003/7, Praha, 110 00 se vyjádřil dne 10.7.2013 pod č.j. 29621/201-OTH.
- **SŽDC, s.o., GŘ - Odbor základního řízení provozu a odbor plánování a koordinace výluk**, Dlážděná 1003/7, Praha, 110 00, se vyjádřili dne 16.7.2013 pod č.j. 30448/2013-OZŘP.
- **SŽDC, s.o., GŘ -- Odbor strategie** , Dlážděná 1003/7, Praha, 110 00, , se vyjádřil dne 4.7.2013 pod č.j. 29022/2013-OST.
- **SŽDC, s.o.,GŘ - Odbor přípravy staveb**, Dlážděná 1003/7, Praha, 110 00, , se vyjádřil dne 7.4.2015 pod č.j. 14914/2015-O6.
- **SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Plzeň**, Sušická 23, dne 10.7.2013 vydalo Souhrnné stanovisko pod č.j. 11519/2013-OŘ Plz
- **SŽDC, s.o., Správa železniční geodézie Praha**, Pod Výtopnou 645/8, Praha 8, 186 00, se vyjádřila emailem ze dne 16.4.2015.
- **České dráhy a.s. - GŘ**, se vyjádřil č.j. 654/2013-O3, ze dne 7.8.2013 vč. vyjádření č.j. 7753/2013-O31 ze dne 7.8.2013
- **SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty** , Malletova 10/2363, Praha, 190 00, se vyjádřil dne 8.7.2013 pod č.j. 2903/2013-TÚDC.
- **ČD a.s Regionální správa majetku Plzeň.**, se vyjádřila č.j. 2017/2013-OPT ze dne 15.7.2013

V průběhu zpracování byly svolány dvě porady týkající se technického řešení. Zápisy z těchto jednání jsou součástí dokladové části dokumentace.

K připomínkám odborných útvarů SŽDC se projektant vyjádřil v červenci 2013. Investor vyjádření projektanta akceptoval. Způsob řešení případných připomínek, navržených projektantem, bude uplatněn v zadání na realizaci stavby.

IV. Zdůvodnění stavby

Nezbytnost stavby je dána stávajícím nevyhovujícím stavem železničního spodku. Na trati dochází k velkému sedání železničního svršku v důsledku nefunkčního odvodnění trati, což vyžaduje každoroční náročné údržbové práce. Z tohoto důvodu je nutné provést sanaci stávajícího železničního spodku a odvodnění, čímž dojde k zastavení nežádoucích propadů trati a odstranění nevyhovujícího stavu. Předmětem stavby je odstranění stávajícího nevyhovujícího stavu a zajištění bezpečného a spolehlivého provozování železniční dopravy. Cílem stavby je dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení dráhy, zejména železničního svršku a objektů železničního spodku, umožňoval bezpečnou jízdu stanovenou traťovou rychlostí a byla zajištěna bezpečnost dopravy.

V. Koncepce řešení

Stavba je členěna na dva stavební objekty:

SO 01 Železniční svršek

SO 02 Železniční spodek

Železniční svršek a spodek

Současný nevyhovující stav železničního spodku je způsobený nefunkčním odvodněním trati. Kolejové lože je převážně silně zabahněné a jeho tloušťka pod ložnou plochou pražce činí 50 – 60 cm. Bude recyklováno a příslušná část bude navracena zpět. Z kolejového roštu budou v rámci stavby využity kolejnice, dojde pouze k záměně pravého pásu za levý a opačně. Stávající pražce tvaru SB5 a dřevěné pražce v přejezdových konstrukcích budou vyměněny za užitě, tvaru SB 8 dodaných investorem. Kolej sestává od začátku do konce úseku z kolejnic tvaru S49 s tuhým upevněním a rozponovými podkladnicemi na betonových pražcích SB5 s rozdělením pražců „c“. V oblasti přejezdů v km 38,805 a km 39,866 kolej sestává z kolejnic tvaru S49 s tuhým upevněním a rozponovými podkladnicemi na dřevěných pražcích bukových. V přejezdu v km 38,805 je rozdělení pražců „630“, v přejezdu v km 39,866 je rozdělení pražců „675“. Pražce SB5 vlivem stáří materiálu vykazují praskliny, dřevěné pražce jsou místy vyhnílé se zatlačenými podkladnicemi. Stav upevnění kolejnic nezaručuje dlouhodobě dodržení požadovaného rozchodu koleje. V úseku je zřízena bezстыková kolej.

Železniční přejezdy

Přejezd v km 38,805 Železniční přejezd je tvořen ze železobetonových panelů uvnitř i vně koleje, na něž navazuje štěrková vozovka. Jedná se o jednokolejný přejezd účelové komunikace vedoucí od silnice I/24 k zemědělským pozemkům u rybníku Malý Tisý. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Výstražník vlevo se nachází ve vzdálenosti 6,35m, výstražník vpravo ve vzdálenosti 4,45m od osy koleje. Úhel křížení vozovky s kolejí je 90°. Evidenční šířka přejezdu je 3,0m, evidenční délka přejezdu je 5,0m. Kolej je v místě přejezdu v přechodnici. Podélný sklon koleje je +0,4‰. Železniční svršek na přejezdu je z kolejnic tvaru S49 s tuhým upevněním a rozponovými podkladnicemi na dřevěných pražcích. Přejezd v km 39,866 Železniční přejezd je tvořen ze železobetonových pražců uvnitř koleje a dřevěných pražců vně koleje, na něž navazuje nepevněná vozovka. Jedná se o jednokolejný přejezd účelové komunikace vedoucí od silnice I/24 k zemědělským pozemkům u rybníku Malý Tisý. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Výstražník se nachází ve vzdálenosti 5,48m vlevo, výstražník vpravo ve vzdálenosti 5,98m od osy koleje. Úhel křížení vozovky s kolejí je 70°. Evidenční šířka přejezdu je 3,7m, evidenční délka přejezdu je 7,78m. Kolej je v místě přejezdu v přímé. Podélný sklon koleje je -4,1‰. Železniční svršek na přejezdu je z kolejnic tvaru S49 s tuhým upevněním a rozponovými podkladnicemi na dřevěných pražcích.

Zabezpečovací zařízení

V traťovém úseku Třeboň – Lomnice nad Lužnicí je trať zabezpečena hradlovým poloautomatickým blokem a v rámci stavby nedojde k jeho rekonstrukci. Délka mezistaničního úseku Třeboň – Lomnice nad Lužnicí mezi vjezdovými návěstidly sousedních dopravních úseků je 8,203 km. V řešeném úseku se nachází následující přejezdové zabezpečovací zařízení: km 38,805 PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivní signalizací, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci, km 39,866 PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Vzhledem k tomu, že předmětem stavby není rekonstrukce stávajících zab. zař., zůstane po realizaci stavby zachována stávající traťová rychlost 100 km/h, s tím, že navržené parametry trati splňují požadavky na zvýšení rychlosti na 120 km/h bez stavebních úprav v předmětném rozsahu trati. Provozní a dopravní technologie v předmětném traťovém úseku žst. Třeboň – žst. Lomnice n. L. zůstane vzhledem k charakteru rekonstrukce v zásadě beze změn.

Cílový stav po výstavbě, tj. počet vlaků, nápravový tlak, třída a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před rekonstrukcí. Stavbou budou odstraněny nedostatky týkající se funkčního odvodnění žel. tělesa, dále pak již nevyhovujícího stavebně-technického stavu kolejového roštu. V souvislosti s rekonstrukcí žel. svršku bude provedena rekonstrukce 2 přejezdů v předmětném úseku a ochrana kabelových vedení.

VI. Organizace výstavby

Charakteristika staveniště

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště, pro odstavení mechanizace a meziskládku materiálů se nacházejí v ŽST Třeboň a ŽST Lomnice nad Lužnicí. Tyto pozemky jsou ve vlastnictví Českých drah, a.s., nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha – Nové Město. Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s, na nichž bude stavba prováděna. Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto:

Začátek stavby: km 38,561 415 (začátek směrového a výškového vyrovnaní koleje)

Konec stavby: km 40,418 865 (konec směrového a výškového vyrovnaní koleje)

Pro veškeré hlavní práce prováděné v rámci stavby jsou v dokumentaci vzhledem k charakteru prací a místním podmínkám uvažovány technologie s přístupem po železnici od žst. Třeboň, resp. Lomnice nad Lužnicí. Příjezd silničními vozidly do prostoru stavby je možný na přejezdech v km 38,805 a km 39,866.

Průzkum průběhu inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby byl proveden v měsíci dubnu 2011 a vyjádření správců byla aktualizována v červnu 2013. Trasy jednotlivých sítí a zařízení jsou zakresleny do koordinační situace stavby, příčných řezů a podélného profilu na základě vyjádření správců. Před prováděním stavby zhotovitel zajistí případnou aktualizaci propadlých stanovisek s potvrzením průběhu sítí jednotlivými správci. Při provádění prací je nutno probíhající kabely po dohodě s jejich správci řádně zabezpečit a ochránit před poškozením. Přitom je bezpodmínečně nutné zajistit dozor příslušných správců. Staveniště navrhované rekonstrukce nástupiště je situováno na pozemku SŽDC, s.o., a dalších soukromých pozemcích, které leží v Jihočeském kraji, okres Jindřichův Hradec. Podrobný výpis informací z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních je obsahem přílohy I.2 Majetkoprávní část Geodetické dokumentace. Ve stavbě nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru zemědělského či lesního půdního fondu.

Postup výstavby

Stavba bude prováděna během jedné nepřetržité výluky traťové koleje Třeboň – Lomnice nad Lužnicí. Doba trvání nepřetržité výluky je navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu. Délka nepřetržité výluky koleje Třeboň – Lomnice nad Lužnicí je v délce 15 dní. Osobní doprava bude v tomto období zajištěna náhradní autobusovou dopravou (NAD). Řešená stavba bude koordinována se stavbou „Modernizace trati Ševětín – Veselí n. Lužnicí, 2. část, úsek Horusice – Veselí n. Lužnicí“, konkrétně s nepřetržitou výlukou traťové koleje Lomnice n. Lužnicí – Veselí n. Lužnicí, která je v rámci stavby plánována. Trasa náhradní autobusové dopravy bude vedena po souběžné silnici II.třídy č. 150. V Lomnici nad Lužnicí je přístup na žel. stanici zajištěn po silnici č. 148 a místní komunikaci, v Třeboni pak po místních komunikacích. Zhotovitel zajistí při ukončení výluky na položení žel. svršku provoz rychlostí min. 50km/h, následně do dvou týdnů návrhovou rychlostí 100km/h (respektive 120 km/h), a dále dle TKP 7.3.3 nejdéle do 3 měsíců úpravu GPK podbíječkou. Dále zajistí kontinuální měření GPK v rámci TBZ a měření měřicím vozem do 60-ti dnů po zahájení TBZ dle TKP 8.6.4.

Zhotovitel stavby dále zajistí:

- preventivní opatření (zásady pro odstavování mechanismů a jejich zabezpečení proti úkapům, jejich průběžná kontrola, plochy pro plnění PHM, olejů a mazadel, seznámení pracovníků se zásadami havarijního zabezpečení, apod.)
- konkrétní činnosti při vzniku havárie (zásady k zastavení úniku vč. uvedení prostředků k odstraňování havárie apod.)
- hlášení havárie (postup komu a co se konkrétně hlásí)
- základní telefonické kontakty na Hasičskou záchrannou službu SŽDC, vodoprávní úřad, správce vodního toku a v případě že se v blízkosti nachází vtok do kanalizace rovněž správce kanalizace)

Rozsah prací a jejich časové rozvržení:

Žel. svršek + spodek

- 1) Vlastní rekonstrukci svršku a spodku bude předcházet ochrana kabelových tras dotčených stavbou.
- 2) Provede se snesení kolejového roštu
- 3) Dojde k odtěžení kolejového lože
- 4) Bude zřízena zemní pláň, odvodňovací zařízení a sanace žel. spodku
- 5) Bude navezen nový materiál kolejového lože
- 6) Provede se pokládka kolejového roštu
- 7) Svaření kolejnicových pasů a zřízení bezстыkové koleje bude provedeno stykovým svařováním s odtavením na závěr rekonstrukce
- 8) Provede se podbití a úprava GPK
- 9) Po několikaměsíčním provozu bude provedeno závěrečné podbití automatickou strojní podbíječkou

VII. Připomínky

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 drahách 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 zkušební 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. Připomínky uvedené v tomto posuzovacím protokolu budou tvořit nedílnou součást soutěže na zhotovitele stavby.
8. V rámci realizace stavby je nepřípustné 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 žel. 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 staveníště, 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. Zhotovitel stavby prověří použití alternativní konstrukce přejezdů úpravou kolejnicového žlabu (pryžový profil) ve smyslu připomínky odboru traťového hospodářství. Použití alternativní konstrukce je výslovně závislé na zachování schváleného CIN.
14. Zhotovitel stavby v případě využití pozemků v majetku ČD, a.s. uzavře nájemní smlouvu na dočasné užívání těchto nemovitostí.
15. Zhotovitel provede výstroj trati dle aktualizovaných předpisů a norem v období mezi ukončením Projektu a samotnou realizací. Dokumentace skutečného provedení stavby bude zpracována v souladu s aktuálními předpisy SŽDC D1 a SŽDC (ČD) M21

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.

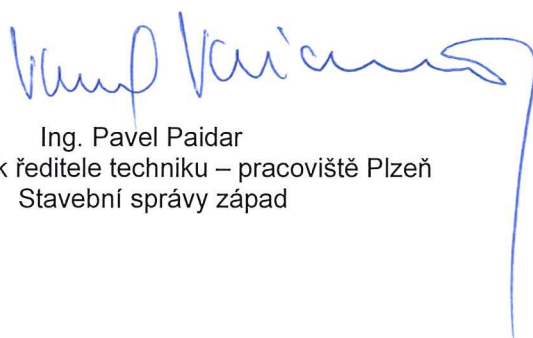
Na základě kladného výsledku projednání a posouzení předloženého projektu stavby náměstek ředitele pro techniku Stavební správy západ:

- a) **doporučuje schválit** projekt stavby
„Rekonstrukce odvodnění a sanace železničního spodku v km 38,750 – 40,300 trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí“
- 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 12. 5. 2015

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


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