

Č.j.: 8058/2015/SSZ/UT2-Šm

Příloha k SP č.j./2015-O6-Ves

Posuzovací protokol

projektu stavby

„Rekonstrukce kolejí 213-219 v ŽST Beroun seř. n.“

I. Základní identifikační údaje stavby

Název stavby:	Rekonstrukce kolejí 213-219 v ŽST Beroun – seř.n.
ISPROFIN/ISPROFOND:	521 372 0015
Charakteristika stavby:	Dopravní liniová stavba, seřadovací nádraží
Místo stavby:	Železniční stanice Beroun – seřadovací nádraží km 39,464 – 40,250 trati Praha – Plzeň
Kraj:	Středočeský
Okres:	Beroun
Městský, obecní úřad:	Beroun
Katastrální území:	Beroun
Zadavatel:	SŽDC, s.o., Dlážďená 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:	METROPROJEKT Praha a.s., Nám. I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2

II. Všeobecné údaje o stavbě

Rekonstruované koleje 213 až 219 se nacházejí na seřadovacím nádraží Beroun, které je součástí železniční stanice Beroun v km 39,464 – 40,250. Seřadovací nádraží se nachází v km cca 39,3 až km 40,5 dvoukolejné trati Praha Smíchov - Plzeň hl.n., na jejímž severozápadním okraji se nachází hlavní traťové koleje, které jsou součástí III. tranzitního železničního koridoru. Žst. Beroun je odbočnou stanicí pro tratě „Beroun – Rakovník“ a „Beroun - Rudná u Prahy - Praha Smíchov“. Stavba je v souladu se ZÚR. Leží uvnitř současné stanice Beroun, která je součástí III. tranzitního železničního koridoru. Stavba je rovněž v souladu s novým i budoucím územním plánem města Beroun.

Záměr řeší rekonstrukci vybraných kolejí v železniční stanici Beroun, v obvodu seřadovací nádraží. Jedná se o svazek čtyř dopravních kolejí (213, 215, 217, 219) umístěných do jižní části seřadovacího nádraží. Koleje č. 215, 217 a 219 jsou z důvodu havarijního stavu v současné době nesjízdné a vyloučené z provozu, kolej č.213 je ve špatném technickém stavu. Svazek těchto kolejí patří k nejdelším na seř. nádraží a jejich rekonstrukce významně zvýší kapacitu dopravy, která je v současné době nedostatečná. Zprovozněním dojde zejména k úsporám provozních nákladů přepravek. Jedná se o liniovou stavbu charakteru rekonstrukce, délka upravovaného úseku trati je cca 0,9 km.

Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ. Stavba je zařazena plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury pro rok 2015 v kap. Jmenovité stavby. ISPROFIN/ISPROFOND 521 372 0015. Financování přípravy stavby bylo provedeno z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Realizace stavby je uvažována v roce 2015. Financování realizace stavby se předpokládá z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a OPD.

Kapacitní údaje stavby:

Výhybky nové	3 ks
Rekonstruované koleje v celkové délce	2764 m

Oproti PD nedošlo v kapacitních údajích ke změnám.

III. Projednání dokumentace

Seznam dokladů o projednání stavby, obsahuje kompletní identifikační údaje, vyjádření a stanoviska tj. č.j. a datum vystavení dotčených správních orgánů, správců sítí a složek ČD a.s. a SŽDC s.o. k předmětné stavbě. Stavba je dle předložené přípravné dokumentace stavby situována převážně v obvodu dráhy na pozemcích ČR s právem hospodaření pro Správu železniční dopravní cesty, s.o. a ve vlastnictví Českých drah, a.s..

Vyjádření orgánů státní správy:

1. **KÚ StČK** – Odbor životního prostředí a zemědělství vydal dne 17.2.2015 stanovisko k hodnocení důsledků koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti pod č.j.023253/2015/KUSK.
2. **KÚ StČK** – Odbor životního prostředí a zemědělství vydal dne 9.4.2015 stanovisko z hlediska zákona č.100/2001 Sb. – vliv na životní prostředí č.j.048930/2015/KUSK.
3. **Městský úřad Beroun** – Odbor výstavby – vydal dne 16.2.2015 souhlas dle §15 st. zákona k vydání stav. povolení speciálním stavebním úřadem pod č.j. MBE/10744/2015/Výst.-Pv.
4. **Městský úřad Beroun** – Odbor životního prostředí vydal dne 5.3.2015 souhrnné vyjádření pod. č.j. MBE/10169/2015/ŽP-Cir.
5. **Městský úřad Beroun** – Odbor dopravy a správních agend – vydal dne 23.2.2015 stanovisko silničního správního úřadu pod č.j. MBE/10166/2015/DOPR-DrP.
6. **ČR – Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje** – územní odbor Beroun – vydal dne 2.3.2015 závazné stanovisko dotčeného org. pod Ev. číslem BE-80-2/2015/PD.
7. **Krajská hygienická stanice, Středočeského kraje** – vydala dne 11.2.2015 závazné stanovisko pod č.j. KHSSC 05739/2015

K podzemním a nadzemním sítím se vyjádřily tyto mimodrážní organizace :

8. **ČEZ Distribuce, a.s.**, Teplická 874/8, 405 02 Děčín IV-Podmokly se vyjádřila k existenci sítí dne 12.2.2015 pod č.j. 0100377113
9. **CEZ ICT Services, a.s.**, Duhová 1 531, 140 53 Praha 4 se vyjádřila k existenci sítí dne 13.2.2015 pod č.j. 0200284379
10. **Telefónica O2 Czech Republic, a.s.**, Za Brumlovkou 266/2, 140 22 Praha 4 – Michle se vyjádřila k existenci sítí dne 13.2.2015 pod č.j. 530104/15
11. **T Mobile Czech Republic a.s.**, Tomíčková 2144/1, 149 00 Praha 4 se vyjádřil dne 13.2.2015 pod značkou E03294/2015
12. **UPC Česká republika, s.r.o.**, Závišova 5, 140 00 Praha 5, vydala vyjádření k sítím dne 13.2.2015 bez č.j.
13. **Vodafone Czech Republic a.s.**, nám Junkových 2, 15500Praha 5, vydla vyjádření dne 13.2.2015 bez č.j.
14. **RWE Distribuční služby s.r.o.**, Plynárenská 499/1, 657 02 Brno se vyjádřila k sítím dne 13.2.2015 pod č.j. 5001068259
15. **VAK Beroun, Mostníkovská 255, 266 41 Beroun**, vydaly vyjádření k sítím dne 10.4.2015 pod č.j. 0151-1722/2015

Projednání s drážními organizacemi vč. sítí:

16. **SŽDC, s.o., GR - Odbor přípravy staveb**, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k přípravné dokumentaci dne 16.4.2015 pod č.j. 16570/15-O6
17. **SŽDC, s.o., GR - Odbor základního řízení provozu a odbor operativního řízení a výluk**, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k přípravné dokumentaci dne 17.4.2015 pod č.j. 16450/2015 – O11 a O12.
18. **SŽDC, s.o., GR - Odbor traťového hospodářství**, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k přípravné dokumentaci dopisem č.j. 16270/2015-O13 ze dne 15.4.2015
19. **SŽDC, s.o., GR - Odbor automatizace a elektrotechniky**, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil k přípravné dokumentaci dopisem č.j. 15721/2015 – O14 ze dne 13.4.2015.
20. **SŽDC s.o., OR Praha**, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7, vydalo vyjádření nám. pro provoz infrastruktury ze dne 17.4.2015 pod č.j. 12026/2015 – OR PHA/900/St
21. **SŽDC s.o., OR Praha**, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7, vydalo souhrnné vyjádření k přípravné dokumentaci dne 10.4.2015 pod č.j. 12244/2015 – OR PHA/413,Ši
22. **SŽDC, s.o., OR Praha**, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7, k přípr. dok. - doplněné vyjádření ze dne 14.4.2015 pod č.j. .../15-OR PHA/500/0030/Kř
23. **ČD Telematika**, Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3, vydala vyjádření k sítím dne 27.2.2015 pod č.j. 4320/2015 – O
24. **ČD Cargo a.s.**, Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7, vyjádření ze dne 27.4.2015 pod č.j. 0361-2015-O13/12- bez připomínek
25. **Drážní úřad** – pracoviště Plzeň – vydal dne 25.2.2015 stanovisko pod č.j. DUCR- 8696/15/Sg.

V průběhu zpracování přípravné dokumentace byly svolány pracovní porady týkající se technického řešení. Zápisy z těchto jednání jsou součástí dokladové části dokumentace. K připomínkám odborných útvarů SŽDC a ČD se projektant vyjádřil. Investor vyjádření projektanta akceptoval. Způsob řešení připomínek, navržených projektantem, bude uplatněn v zadání na zpracování projektu stavby.

IV. Zdůvodnění stavby

Dle názvu stavby se jedná o rekonstrukci čtyř kolejí seřadovacího nádraží ŽST. Beroun. Hlavním cílem stavby je rozšíření kapacitních parametrů seřadovacího nádraží.

Rekonstrukcí předmětných kolejí dojde k poměrně zásadnímu zlepšení provozních parametrů seřadovacího nádraží. Celkem je na seřadovacím nádraží 27 relací, které jsou sestavovány na patnácti relačních kolejích, které zároveň slouží i jako odjezdové. Kromě tohoto využití slouží navíc koleje i ke shromažďování prázdných vozů pro vlečky během přechodných poklesů přeprav. Současná maximální seřadovací výkonnost činí 538 vozů, stupeň obsazení spádoviště je díky druhotným posunům na 82%. Tento stav je umocněn tím, že již nyní se používají dvě koleje jako předávkové na vlečku KD Trans. Zároveň stoupají požadavky dopravců na odstavování zátěže z končících vlaků a jejímu dobírání dalšími tranzitními vlaky. Největší místní vlečka VČS má roční obrát 900 tis. až 1 000 tis. tun materiálu. Vlečka VČS používá vlastní koleje V1-V4, ovšem nemá dostatečnou kapacitu pro odstavení prázdných vozů. Pokud se odstavené vozy na koleje seřadovacího nádraží z kapacitních důvodů nevejdou, odstavuje vozy na kolejišti vlastněném KDC – Českomoravský cement a.s., kdy se musejí vagóny vozit napříč celým nádražím přes hlavní průjezdné koleje III. tranzitního koridoru. Koleje 213 až 219 patří k nejdelším na nádraží a jejich rekonstrukcí by se významně zvýšila kapacita nádraží. Ta je v současné době nedostatečná a způsobuje druhotné posuny. Po konzultacích s firmou ČD Cargo se dá říct, že plným zprovozněním kolejí č. 213 až 219 dojde k vymizení druhotných posunů, čímž se ušetří provozní náklady místního přepravce. Kapacitu nádraží bude také třeba zajistit pro plánovanou stavbu Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr, která má proběhnout v období 08/2016 – 08/2018. Tato stavba jistě ještě více zkomplikuje provoz na nádraží a zvýší požadavky na druhotný přesun.

V. Koncepce řešení

Přípravná projektová dokumentace řeší celkem 3 SO tj. stavební objekty železničního svršku a spodku, a objektu úpravy služebního přejezdu přes kolejiště.

SO 10-01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

V rámci navržených úprav dojde ke kompletní výměně roštu v kolejích 215, 217 a 219 v celé délce mezi výměnovými styky krajních výhybek. Kolej 213 bude obnovena mezi výhybkou č. 205 a km 39,962 nového staničení, tedy do místa začátku úseku stávající koleje na pražcích SB8. Zároveň dojde ke snesení stupňových výhybek č. 205, 206 a 209, které budou nahrazeny novými s poměrovou soustavou. Bez úprav zůstane dříve opravená část koleje č. 213 a výhybky na „zdicím“ zhlaví.

Směrové a výškové vedení koleje bylo navrhováno s ohledem na ustanovení normy ČSN 73 6360-1 ((Konstrukční a geometrické uspořádání koleje žel. drah a její prostorová poloha) a vychází ze stávající polohy kolejí. V nově navrženém stavu dochází jen k nepatrným směrovým odchylkám osy (řádově se jedná o desítky centimetrů) v oblasti „berounského“ zhlaví, vyvolaných vložením nových poměrových výhybek a dodržením požadované délky koleje pro umístění dlouhých společných pražců za výhybkami.

Nová poloha kolejí není v kolizi s žádnými pevnými zařízeními a objekty vč. stožárů trakčního vedení, vyjma dvou nepoužívaných betonových šachet umístěných mezi kolejemi 213, 215 a 217, kdy se obě šachty nacházejí v těsné blízkosti nových os kolejí. Z tohoto důvodu je navržena částečná demolice těchto objektů.

Rychlost ve všech kolejích zůstává zachována 40 km/h. Celková délka rekonstruovaných kolejí činí 2 764 m. Železniční svršek je navržen nový ve všech řešených úsecích a je tvořen kolejnicemi tvaru 49E1 z dlouhých kolejnicových pásů svařených do bezstykové koleje, betonovými pražci B03 s rozdělením „u“ a pružným bezpodkladnicovým upevněním.

Pod přejezdovou konstrukcí úrovněového služebního přejezdu v km 39,488 budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovací s antikorozi ochranou.

Stávající výhybky č. 205, 206 a 209 budou nahrazeny novými, z nichž jedna je transformována na obloukovou oboustrannou. Všechny výhybky jsou navrženy jako 1. generace na dřevěných pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním K (na žebrových podkladnicích). Přestavování a zajištění jazyků v koncové poloze bude prováděno pomocí hákových závěrů, srdcovka bude montovaná z kolejnic s nadvýšenými křídlovými kolejnicemi. Poloha výhybek zůstává prakticky nezměněna, avšak výhybka č. 209 je posunuta cca o 4 m směrem ke „zdicímu“ zhlaví. Zde je nutno upravit polohu přestavníku, vč. zřízení odbočného bodu k drátovodům. S nahrazením mechanického pohonu za elektromotorický se uvažuje až v navazující investici (koridorová stavba). Ve staničních kolejích nebude nutné osazovat, dle předpisu SŽDC S3/2 Bezstyková kolej čl. 75, pražcové kotvy. Vystrojení trati zůstane zachováno ve stávajícím rozsahu. V souvislosti s novým řešením „berounského“ zhlaví a vkládáním nových výhybek bude třeba do kolejiště umístit nové námeznyky.

SO 11-01 ŽELEZNIČNÍ SPODEK

Skladby pražcového podloží:

– v „berounském“ zhlaví (výhybky č. 205, 206, 209) a v koleji č. 213 (v celém rozsahu) je navrženo pražcové podloží typu 3.2 s podkladní vrstvou ze štěrkodrti třídy A tl. 0,25 m, doplněnou separační geotextilií a výztužnou geomříží v mezivrstvě na zemní pláni.

– v kolejích č. 215 až 219 v úseku mezi koncovými styky výhybek a km 39,963 byly geotechnickým průzkumem zjištěny hodnoty parametrů únosnosti pláně vyšší než 30 MPa (dle předpisu SŽDC S4 minimální požadovaná hodnota na pláni tělesa), proto je v těchto úsecích navržen typ konstrukce 1, tedy štěrkové lože uložené přímo na zemní pláni.

– v kolejích č. 215 až 219 ve zbývajícím úseku mezi km 39,963 a koncovými styky výhybek 237 a 240 je navržen typ konstrukce 3.1 s podkladní vrstvou ze štěrkodrti třídy A tl. 0,20 m, doplněnou separační geotextilií na zemní pláni.

- Pod služebním přejezdem v km 39,488 se, vzhledem k jeho předpokládanému provoznímu zatížení, neuvažuje se zřízením zesílené konstrukce pražcového podloží. Na pláni tělesa je počítáno s minimálním modulem přetvárnosti shodným jako v navazující části koleje, tedy 30 MPa.

Plán tělesa železničního spodku, zemní pláň:

Ve všech kolejích v celém rozsahu je navržena vodorovná pláň tělesa železničního spodku V úsecích, kde budou zřizovány konstrukční vrstvy pražcového podloží (typ 3.1 a 3.2) je navržena zemní pláň ve sklonu 5 % s vyspádováním k vsakovacímu žebro.

Odvodnění:

V úsecích, kde budou zřizovány konstrukční vrstvy pražcového podloží (typ 3.1 a 3.2) je navrženo odvodnění zemní pláně soustavou vsakovacích žeber. V ostatních úsecích s typem konstrukce 1 (bez podkladních vrstev) je provedena vodorovná pláň bez odvodnění. Navržena jsou 4 vsakovací žebra s šířkou rýhy 0,5 m a dnem žebra 0,5 m pod úrovní zemní pláně, tj. cca 1,5-1,6 m pod TK. Vsakovací žebra A a B odvodňují výhybky č. 205, 206 a 209. Žebro A je přitom umístěno vpravo od koleje 213 z důvodu stísněných poměrů mezi výhybkami 205 a 209, kde prochází drátovodná trasa mechanických pohonů výhybek uložená v betonovém žlabu. Mezi kolejemi č. 213 a 215 je navrženo v celé délce vsakovací žebro C, pomocí žebra D

jsou pak odvodňovány koleje č. 217 a 219 v úseku od km 39,963. Všechna vsakovací žebra jsou navržena ve sklonu příslušné koleje, tzn. od 2 do 5 ‰. Žebra budou vyložena filtrační geotextilií a vyplněna drtí.

SO 13-01 SLUŽEBNÍ ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD KM 39,483

Po rekonstrukci kolejíště bude upraven stávající služební železniční přejezd, odpovídající konfiguraci železničního svršku. Z důvodu nutnosti umístění přejezdové konstrukce mimo pohyblivé části výhybky a rovněž mimo její srdcovkovou část, je v novém stavu navrženo přemístění konstrukce přejezdu ze stávající polohy o cca 5 m směrem k osobní stanici Beroun, do km 39,463. Takové řešení umožní zachovat „berounské“ zhlaví v současné poloze s minimálními zásahy do stávající drátovodné trasy, užitečné délky kolejí, příp. trakčního vedení. Vychýlení přejezdu ze stávající polohy však vyžaduje úpravu trasy přilehlé komunikace nejen v místě přejezdu, ale i v navazujících úsecích. Začátek této úpravy je cca 2 m za uzamykatelnou závorou, kde se nová trasa komunikace od stávající odchyluje pravostranným obloukem. Řešenou výhybku č. 205 křížuje komunikace levostranným obloukem o poloměru 10 m a dále se přes koleje 211 a 209 pravostranným obloukem vrací zpět do původní trasy. Sklonové poměry přejezdu zůstávají nezměněny. Konstrukce přejezdu v řešené koleji je navržena jako asfaltová s vloženými ocelovými uheľníky a je vymezena polohou betonového žlabu drátovodné trasy (vlevo od koleje) a roštem sousední koleje č. 211 (vpravo od koleje).

VI. Organizace výstavby

Stavba bude realizována výhradně v dočasných záborech, na drážních pozemcích ve vlastnictví ČD a zejména SŽDC. Území dotčené stavbou a dočasnými zábory stavby jsou přehledně vyznačeny v koordinačních situacích stavby v příloze C. Pro realizaci stavby je v obvodu staveniště navržena dočasná plocha zařízení staveniště (ZS), v místě bývalého lokomotivního depa (bývalé rotundy), u Stavědla 2. Předpokládá se, že zhotovitel stavby zde umístí zejména: dočasné mobilní objekty zařízení staveniště, skládky stavebního materiálu, manipulační a předmontážní potřeby výstavby a dočasné mezideponie materiálu. Staveniště je přístupné po stávajících komunikacích, zejména místních. Vzhledem k charakteru stavby se uvažuje s odvozem a návozem většiny stavebního materiálu po železnici. Po železnici je navržen zejména odvoz výkopové zeminy, šterku z kolejového lože, betonových i dřevěných prachů a kolejnic a dále návoz nového materiálu. Pro příjezd ke staveništi nákladními automobily je příjezdni trasa stanovena následovně: z neveřejného služebního přejezdu ústícího do ulice Roháče z Dubé a dále ulicemi Chelčického, Jakoubkova, Husova a Tyršova na dálnici D5.

Je nutno zdůraznit, že rozhodující objemy stavby nesmí být vzhledem k blízkosti zastavěnému území touto trasou přepravovány! Pro rozhodující objemy je vyžadována doprava vhodnými železničními nákladními vagony, nejlépe až na místo definitivního uložení. Pro nepotřebnou zeminu a stavební suť je možné využít oficiální skládky (např. skládka Diamo Mydlovary v jižních Čechách se železniční vlečkou). Možnost vykládky materiálu budou dohodnuty mezi investorem stavby a odpovědnými pracovníky, případně budou definitivní skládky materiálu určeny vybraným dodavatelem stavby. Stavba nevyžaduje zřízení provizorních komunikací pro fázi výstavby. Zařízení staveniště bude nezávislé na distribučních soustavách jak elektřiny, tak vody. Staveniště v prostoru železničních stanic bude od provozu s cestujícími odděleno fyzickými zábranami. Staveniště v kontaktu s nekolejovou dopravou (úprava přejezdů) bude zajištěno provizorním dopravním značením včetně ohrazení. Možnosti napojení na kanalizaci a zdroje vody, el. energie řeší dokumentace v POV, stavba využije dostupné zdroje v rozsahu ŽST Beroun – seř.n. Pro vedení stavby, technický dozor investora a autorský dozor projektanta budou zajištěny kanceláře v mobilních objektech na plochách PZS dle návrhu vybraného dodavatele stavby.

VII. Přípomínky

Na základě projednané přípravné dokumentace stavby a jejího posouzení je nutné v dalším stupni projektové dokumentace a při realizaci stavby splnit následující podmínky:

- 1) Respektování rozsahu a obsahu stavby dle schválené přípravné dokumentace vč. dodržení kapacitních údajů stavby a splnění podmínek posuzovacího a schvalovacího protokolu.
- 2) Splnění podmínek, uvedených v „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) Dodržení, 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) Respektování připomínek všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska.

- 5) Název stavby nelze měnit; ve všech částech projektu stavby, jakož i v korespondenci ke stavbě musí být uváděn název, který je uveden ve schvalovacím protokolu a v tomto posuzovacím protokolu.
- 6) Zhotovitel zajistí členění projektu stavby podle směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006 zm.č.1 v rozsahu, který je dán posuzovanou přípravnou dokumentací. Počet a názvy stavebních objektů se nebude měnit.
- 7) Zhotovitel bude respektovat současné majetkoprávní vztahy na železnici a bude rozlišovat práci na zařízení v majetku státu, spravovaných SŽDC s.o. a práci na zařízení, pozemcích a v prostorách v majetku třetích stran (ČD, a.s., soukromých subjektů,...)
- 8) 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.
- 9) Zhotovitel v projektu stavby upřesní množství odpadů, které bude nutno odvézt ze stavby na skládku.
- 10) Součástí projektu stavby bude rovněž řešení likvidace demontované technologie a demoličního materiálu.
- 11) Zhotovitel bude respektovat současné majetkoprávní vztahy na železnici a bude rozlišovat práci na zařízení v majetku státu, spravovaných SŽDC s.o. a práci na zařízení, pozemcích a v prostorách v majetku třetích stran (ČD, a.s., soukromých subjektů,...)
- 12) Ochrana stávající kabelizace jak sdělovací tak i zabezpečovací bude prováděna v maximálně možné míře – minimalizace jejího poškození. Vše bude probíhat v součinnosti se správcem daného zařízení. V případě poškození nutno informovat příslušného správce a domluvit si způsob opravy případné náhrady kabelizace. To se týká i vlastní technologie. V problematických místech doporučujeme ruční práci.
- 13) Zhotovitel ve spolupráci s projektantem zajistí změnu zabezpečení přejezdu vč aktualizace tabulek přejezdů a závěrových tabulek.
- 14) Zhotovitel si zajistí přístupové cesty na staveniště nebo bude stavba probíhat ze žel. tratě.

VIII. Závěr

Předložená přípravná dokumentace 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 předložené přípravné dokumentace náměstek ředitele pro techniku Stavební správy západ:

a) **doporučuje schválit** projekt stavby

„Rekonstrukce kolejí 213-219 v ŽST. Beroun – seř.n.“

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

Zpracovala: Ing. Nataša Šmejkalová, č.t: 97252 4636

V Plzni 22. 5. 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)