

č.j.: 10070/2013-SSZ-UT2-FH-PD

Příloha SP č.j.: 32537/2013-01

POSUZOVACÍ PROTOKOL

PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE (DÁLE PD) STAVBY

“REKONSTRUKCE ŽEL. SVRŠKU KM 3,730 – 8,175 PLZEŇ – ŽATEC (TŘEMOŠNÁ)”

ISPROFOND: 532 352 0018

I. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 - 8,175 Plzeň - Žatec (Třemošná)
Charakteristika stavby:	rekonstrukce železničního svršku
Místo stavby:	traťový úsek Plzeň Bílá Hora zastávka – Třemošná u Plzně zastávka železniční trať Plzeň hl.n. – Žatec západ
Katastrální území:	Plzeň, Bolevec
Obec s rozšířenou působností:	Plzeň
Kraj:	Plzeňský
Zadavatel (investor):	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,
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy ČR Náb. Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1
Zpracovatel dokumentace:	PROJEKT servis spol. s r.o., Mezitraťová 137, 198 21 Praha 9
Uvažovaná realizace:	Zahájení: 2013 Ukončení 2014 Potřebná délka výstavby 14 měsíců

II. VŠEOBECNÉ ÚDAJE

Železniční trať Plzeň hl.n. – Žatec západ (dále jen trať) je jednokolejná celostátní trať. Zábrazdná vzdálenost je 700m. Trať je provozována v nezávislé trakci. Organizování a provozování drážní dopravy je dle předpisu SŽDC D1, s dálkovým ovládáním. Trať je vybavena traťovým radiovým systémem TRS Tesla Pardubice.

Ve stávajícím stavu je traťová rychlost 70 km/hod. V rekonstruovaném úseku se nacházejí 4 úroňové přejezdy v km 4,226; 5,994; 6,450 a 8,161, 10 propustků a 2 mosty.

Předmětem stavby je rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně odvodnění jednokolejné celostátní železniční trati Plzeň hl.n. – Žatec západ v km 3,730 – 8,175, v mezistaničním úseku Plzeň Bílá Hora zastávka - Třemošná u Plzně zastávka, (dále jen úsek), který je v nevyhovujícím stavu včetně nezbytných souvisejících objektů, tak aby směrové a výškové řešení, mostní objekty, přejezdy a zabezpečovací zařízení umožnily zvýšení traťové rychlosti ze 70 km/h na 80 km/h pro všechny typy vlakových souprav s prostorovou průchodností Z-GC při minimálních posunech osy koleje. Nesmí při tom dojít k neodůvodnitelným požadavkům ani nákladům na úpravu dálkového ovládání trati ani přejezdových zabezpečovacích zařízení 3. kategorie. V předmětném úseku trati se nachází 10 propustků. Dva propustky v km 3,806 a 3,865 budou zrušeny. Sedm propustků bude zrekonstruováno a jeden zůstane bez stavebních úprav. Rekonstruovány budou také dva mosty km 4,769 a 6,013. Součástí stavby je demontáž a zpětná montáž nástupiště na zastávce Plzeň-Bolevec se zkrácením nástupištní hrany při zpětné montáži na délku 110m. Odlišně, od technického řešení zpracovaného v předložené PD, bude v rámci zpracování dalšího stupně projektové dokumentace technické řešení dopracováno následovně. Přejezd v km 5,994 bude kompletně zrekonstruován a to jak po stavební, přejezdová konstrukce, tak po technologické stránce, přejezdové zabezpečovací zařízení světelné. Přejezd km 8,161 se stavebně zrekonstruuje a po technologické stránce se provedou pouze nezbytné úpravy vyvolané zvýšením rychlosti, spočívající v prodloužení přibližovacích úseků. **U přejezdů určených k výhledovému zrušení (reálný předpoklad, dle informace poskytnuté ze souběžně připravovaných staveb ŘSD, v letech 2016 -2017), v km 4,226 a v km 6,450 se po stavební stránce, v rámci rekonstrukce kolejí, provede pouze, před rekonstrukcí kolejí demontáž a po rekonstrukci zpětná montáž stávajících přejezdových konstrukcí. Po technologické stránce se u obou stávajících PZS provedou pouze nezbytné úpravy vyvolané zvýšením traťové rychlosti a náhrada KO za PN. V rámci stavby bude provedena i nezbytná rekonstrukce traťového zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení. Pro nově zrekonstruované PZS v km 5,994 bude zřízena nová elektrická přípojka NN z DS, která bude dimenzována vedle trvalého napájení PZS km 5,994 a osvětlení zastávky Plzeň – Bolevec i pro dočasné napájení, do doby jeho zrušení, stávajícího PZS 6,450, jako náhrada stávající přípojky. Napájení zastávky Plzeň – Bílá Hora a stávajícího PZS v km 4,226, do doby jeho zrušení, zůstanou nadále napájeny stávajícím magistrálním napájením z ranžíru Plzeň – seřadovací nádraží.**

Přípravnou dokumentaci stavby s původním názvem „Rekonstrukce žel. svršku km 3,7 – 7,7 Plzeň – Žatec (Třemošná)“ vypracovala firma PROJEKT servis spol. s r.o., která zároveň zajistila její projednání. V rámci aktualizace přípravné dokumentace došlo k úpravě názvu stavby na nový název „Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 – 8,175 Plzeň – Žatec (Třemošná)“, který přesně odpovídá skutečnému rozsahu základního předmětu stavby, rekonstrukci železničního svršku a spodku.

Stavba je situována v k.ú. Plzeň a v k.ú. Bolevec, převážně v obvodu dráhy na pozemcích ve vlastnictví SŽDC, s.o. Dojde též k dotčení pozemku ve vlastnictví ČD a.s., na které je nutné uzavření smlouvy o právu provedení stavby (dále jen pozemek dráhy) a vyvolává požadavek na uzavření smlouvy o zřízení věcného břemene pro uložení napájecího kabelu PZS do pozemku ve vlastnictví města Plzeň. Začátek stavby odpovídá začátku rekonstrukce žel. svršku a spodku v km 3,730. S tím, že začátek rekonstrukce (úprav) zab. zař. je v km 3,200. Konec stavby koresponduje s koncem rekonstrukce žel. svršku a spodku 8,175. Konec rekonstrukce zab. zař. je v km 8,454. Zastávky leží v km, zast. Bílá Hora km 3,309, zast Plzeň – Bolevec km 6,105 a Třemošná u Plzně zast. 8,330. Stavba nevyvolává požadavek na výkupy nedrážních pozemků. Není potřeba provádět žádné nápravné opatření, demolice z důvodu uvolnění staveníště. Stavba nezasahuje do CHKO, ani významného krajinného prvku. V obvodu stavby se nenachází ani žádná kulturní památka. Realizaci stavby nedojde k trvalému ani dočasnému záboru zemědělského ani lesního půdního fondu. Stavba se nachází ve vzdálenosti do 50 m od hranice pozemků určených k plnění funkce lesa, je nutné zajistit rozhodnutí DOS státní správy lesů z titulu dotčení OP PUPFL. Výstavba ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Se všemi odpady vzniklými v průběhu výstavby bude naloženo v souladu se zákonem o odpadech a prováděcích vyhláškách. Stavba je navržena jako samostatná, příprava nebyla koordinována se žádnou související stavbou. Pro provádění stavby resp. pro vydání stavebního povolení bylo vydáno koordinované závazné stanovisko na úseku životního prostředí, které je nutné při přípravě dalšího stupně a zejména pak

realizaci stavby respektovat. Stavba bude sloužit výhradně potřebám dopravy a při jejím provozu nebudou produkovány žádné výrobky ani odpady, ani okolí stavby nebude zatěžováno žádnými exhalacemi a nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Pouze po dobu výstavby dojde k přechodnému zhoršení vlivem prováděných zemních prací, zvýšením hlučnosti a prašnosti, které lze při použití vhodných technologií a mechanizace minimalizovat. Při provozu přejezdových zabezpečovacích zařízení budou tato ve výstražném stavu vydávat zvukový signál, varující účastníky provozu na pozemní komunikaci, na který se nevztahují požadavky na výši hladiny hluku stanovené hygienickou vyhláškou, neboť je vydávání tohoto zvukového signálu nezbytné pro zajištění bezpečnosti.

Investorem a zadavatelem přípravy stavby byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa Plzeň a po reorganizaci organizační struktury se jí stala Stavební správa západ. Vypracování přípravné dokumentace zajišťovalo pracoviště Plzeň. Vypracování dalšího stupně projektu stavby je zařazeno v plánu přípravy investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2013 v kapitole Mimokoridorová příprava, Příprava a zabezpečení staveb, ISPROFOND 532 352 0018. Vypracování dalšího stupně projektové dokumentace, projektu stavby, je v plánu na rok 2013 a realizace stavby se předpokládá v roce 2014, podle finančních možností investora s ohledem na přidělení investičních prostředků. Financování stavby se předpokládá formou kofinancování z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a strukturálních fondů EU - OPD.

KAPACITNÍ ÚDAJE STAVBY:

Rekonstrukce žel. svršku S49 (návrh.trať.rychl. 80km/h, C3, 20t, Z-GC, 5)..4445 m	
Rekonstrukce 2 přejezdových konstrukcí	174,1 m2
Délka nástupiště zast. Plzeň- Bolevec po rekonstrukci	110 m
Rekonstrukce 2 mostů	100,88 m2
Rekonstrukce PZS 3 Z(S)BI.....	1 ks
Úprava stávajících PZS (pro zvýšení rychlosti na 80km/h a náhradu KO PN)	3 ks

III. PROJEDNÁNÍ DOKUMENTACE

Protože se jedná zejména o stavbu, jejíž náplní je především stavební část, kterou představuje rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně rekonstrukce odvodnění a mostních objektů v dotčeném obvodu stavby a současně rekonstrukce přejezdových konstrukcí (dále jen rekonstrukce kolejí) a vyvolaná rekonstrukce technologické části, dále rekonstrukci a úpravy stávajícího zab. zař vyvolané jednak rekonstrukcí kolejí, spočívající v náhradě stávajících kolejových obvodů (dále jen KO) za počítače náprav (dále jen PN), jednak požadavkem na zvýšení traťové rychlosti, která je realizována převážně v současných hranicích na pozemku v obvodu dráhy není nutné posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

V rámci dráhy bylo provedeno projednání s odbornými útvary ČD, a.s. a SŽDC s.o., jejichž připomínky budou respektovány v souladu se stanoviskem projektanta k připomínkám a stanoviskem investora při závěrečném projednání připomínek v rámci zpracování dalšího stupně přípravě.

SŽDC, s.o., OŘ Plzeň, vydalo aktualizované souhlasné souhrnné stanovisko odborných správ č.j. 4137/2013-OŘ PLZ-ÚIN z 13.3.2013, kterým prodloužilo platnost původního souhrnného stanoviska. SŽDC, s.o., OŘ Plzeň, vydalo souhlasné souhrnné stanovisko k územnímu řízení č.j. 16222/2012-OŘ PLZ-741/Kov z 4.1.2012 s připomínkami, které je nutné akceptovat, vyřešit a zapracovat v projektu stavby. Původní přípravná dokumentace byla projednána s dotčenými odbornými správami SŽDC, s.o., SDC Plzeň, které vydalo souhlasné souhrnné stanovisko č.j. 1262/10-SDC PLZ/NŘT z 16.7.2010 s připomínkami, které požaduje respektovat. Přípravné dokumentace byla projednána s dotčenými odbornými správami SŽDC, s.o., SDC Plzeň (dnes OŘ Plzeň), které vydalo souhlasné souhrnné stanovisko č.j. 2347/10-SDC PLZ/NŘT z 15.12.2010 s připomínkami, které musí být v dalším stupni přípravy a při realizaci stavby respektovány.

SŽDC, s.o., SŽE Plzeň, se vyjádřila č.j. 1679/10-SŽE-PLZ z 12.10.2010 s připomínkami, které musí být v dalším stupni přípravy a při realizaci stavby respektovány.

SŽDC, s.o., TUDC, potvrdila č.j. 2171/2013-TUDC z 23.5.2013 platnost původního vyjádření SŽDC, s.o., TUDC, se vyjádřila č.j. 237/2011-TUDC z 17.1.2011 s připomínkami a požadavkem na náhradu kabelu v rozsahu km 4,226 -8,180. S jejichž akceptováním, bez řádného zdůvodnění investor zásadně nesouhlasí.

V rámci zpracování dalšího stupně požaduje tento požadavek detailně prověřit, (vytýčení, sondy) zpracovat do příčných řezů a navrhnout nezbytná opatření, v první řadě pro jeho ochranu, (odkopání, přenesení vyvěšení) a pouze v mimořádném, zřetelně hodném a řádně odůvodněném případě a pouze v nezbytném rozsahu, kde ochrana stávajícího kabelu není možná nebo by převyšovala náklady na přeložku řešit navržením přeložky, která musí být koordinována s připravovanou stavbou ŘSD Silnice I/27, aby nebyla v kolizi a nevyvolala následně požadavek na opětovné přeložky. Přeložka musí být navržena tak, aby pokládka nového kabelu byla provedena pro uvolnění staveniště v předstihu před vlastními stavebními pracemi, respektive před zahájením zemních prací a zejména výluky s tím, že vlastní přepojení provozu bude provedeno až v rámci plánované výluce, kdy nebude trať provozována a nebude tedy potřeba organizovat železniční provoz.

Přípravná dokumentace byla projednána na Generálním ředitelství SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, s odborem koncepce a strategie, který vydal stanovisko č.j. 56909/10 - OKS z 23.11.2010 bez připomínek.

Generálním ředitelství SŽDC s.o., odbor automatizace a elektrotechniky se vyjádřil v aktualizovaném vyjádření č.j. 21516/2013 - OAE z 20.5.2013, bez dalších připomínek. Původní přípravná dokumentace byla projednána na Generálním ředitelství SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, s odborem automatizace a elektrotechniky, který se vyjádřil č.j. 58228/10-OAE z 26.11.2010 s připomínkami, které musí být v další přípravě respektovány, odsouhlasil náklady jako odpovídající.

Generální ředitelství SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, odbor traťového hospodářství, vydal aktualizované stanovisko č.j. 10752/13 - OTH z 18.3.2013. Potvrdil zpracování připomínek z předchozího stanoviska č.j. 25305/10-OTH ze dne 17.6.2010. Stanovisko 56866/10 - OTH z 25.11.2010 zůstává v platnosti. Pro další přípravu a realizaci stavby požaduje zavedení rychlosti V130 = 85 km/h. Původní přípravná dokumentace byla projednána na Generálním ředitelství SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, s odborem traťového hospodářství, který vydal stanovisko č.j. 56866/10 - OTH z 25.11.2010, jehož závěry musí být v dalším stupni přípravy a realizaci respektovány (Veliš, Hofhanzl). Potvrdil zpracování připomínek ze stanoviska č.j. 25305/10-OTH ze dne 17.6.2010. V dalším stupni je třeba posoudit správnost navržené koncepce odvodnění na začátku stavby po doplnění požadovaných vsakovacích žebířů pod odpařovací příkopy. Z důvodu, že tato leží v nepropustných nebo málo propustných zeminách, hrozí riziko zhoršení únosnosti železničního spodku a následných poruch GPK. Pro potvrzení navrženého řešení je v dalším stupni dokumentace třeba provést hydrotechnické posouzení. Toto posouzení však může pouze potvrdit nebo případně vyvrátit správnost navrženého technického řešení, ale nesmí bez dalšího schválení vyvolat změnu navrženého technického řešení respektive navýšení schválených investičních nákladů, jak byly schváleny v investičním záměru. Most km 4,769 po stavební stránce plně vyhovuje požadavkům SŽDC, viz e-mail z 6.12.2010 Ing. Hofhanzl. V rámci stavby dojde pouze z důvodu splnění požadavku na bezpečnost k doplnění zábradlí. Přípravná dokumentace byla projednána na Generálním ředitelství SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, s odborem řízení provozu, OŘP č.j. 41585/10 - OŘ z 12.8.2010 připomínkami. Přípomínce bude vyhověno s tím, že bezprostředně po ukončení výluky bude obnoven provoz se sníženou rychlostí 30 km/h bez zabezpečovacího zařízení, který umožní zrušit NAD a následně co nejdříve, jak to jen bude možné, po uvedení do činnosti zabezpečovacího zařízení, bude obnoven provoz požadovanou rychlostí 50 km/h do doby 3 tího podbití, kdy bude zavedena plná traťová rychlost, budou-li pro její zavedení splněny všechny nezbytné požadavky.

Generálním ředitelství SŽDC s.o., odbor strategie se vyjádřil v aktualizovaném vyjádření č.j. 12358/2013 - OST z 20.3.2013, upozornil na nesrovnalosti, nutnost koordinace se stavbami ŘSD a stavbou uzlu Plzeň. Investor požaduje požadavky vyřešit v dalším stupni v koordinaci s uvedenými stavbami. Původní přípravná dokumentace byla projednána na Generálním ředitelství SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, s odborem koncepce a strategie, který se vyjádřil č.j. 56906/10-OKS z 23.11.2010 bez připomínek.

Investičním odborem Generálního ředitelství, České dráhy, a.s., Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1, vydal aktualizované souhrnné stanovisko ČD č.j. 466/13-O3 z 13.5.2013. Přípravná dokumentace byla dále projednána s Investičním odborem Generálního ředitelství, České dráhy, a.s., Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1, souhrnné stanovisko ČD č.j. 873/10-O3/1 z 19.7.2010 včetně projednání s O11 – bez připomínek a O16 – bez připomínek a stanovisko O31 č.j. 9069/10-O31 z 15.6.2010 dotčen pozemek p.č. 3203/22 k.ú. Bolevec v majetku ČD a.s.

ČD, a.s. GR OPOD č.j. 1559/2010-O16 z 12.10.2010 požaduje zachovat délku nástupiště min 110m.

ČD, a.s. KCOD č.j. 1977/2010/KCOD PL z 7.11.2010 nedoporučuje délku nástupiště menší než 120m.

Požadavek byl jako neodůvodněný zamítnut, délka rekonstruovaného nástupiště bude 110m.

SŽDC s.o., OŘP č.j. 54636/10 - OŘ z 29.10.2010, požaduje novou délku nástupiště 110m.

POVED (Plzeňský organizátor veřejné dopravy) s.r.o. Plzeň se vyjádřil č.j. PO-20100162-EBN z 11.10.2010. Souhlasí se zkrácením nástupiště na 110m. Požaduje vyšší rychlost než je navrhovaných 80 km/h pro klasické soupravy s nedostatkem převýšení $I=130\text{mm}$ (Vvyj) místo uvažované $I=100\text{mm}$ (V). Požadavek byl zamítnut, nelze zajistit jeho splnění bez enormního nárůstu investičních nákladů z důvodu opouštění stávající stopy trati a záboru nových pozemků

Magistrát města Plzně, odbor stavebně správní, se vyjádřil č.j. MMP/213930/10 z 15.12.2010 ke stavbě a po posouzení souladu s platným ÚP MP, dle §81 nevyžaduje ÚR a udělil souhlas § 15 odst. 2 stavebního zákona, jeho platnost potvrdil č.j. MMP/061241/13 ze dne 19.3.2013.

Správa veřejného statku města Plzně se vyjádřila nelze č.j. SVSMP/08330/10/KDI z 24.5.2010 k otázce pojiždění cyklostezky motorovými vozidly – nelze, není konstrukčně stavěna na takové zatížení. Správa veřejného statku města Plzně se negativně vyjádřila k otázce možného spolufinancování mostu v km 4,769 č.j. SVSMP/19141/10 z 24.11.2010 Statutární město Plzeň, technický úřad, odbor rozvoje a plánování Magistrátu města Plzně se vyjádřil č.j. OPR/5558/09 z 24.9.2009 s připomínkami, které musí být v další přípravě a realizaci stavby respektovány. Požaduje opravu krytu použitých vozovek. Požadavek nebude akceptován. Nelze předjímat případné poškození a opravy veřejných komunikací. Pokud by k něčemu takovému došlo je věcí zhotovitele, aby případné škody nahradil.

Magistrát města Plzně, odbor životního prostředí se vyjádřil č.j. MMP/191658/10-Les ze dne 25.11.2010, z vodoprávního hlediska je záměr možný, další stupeň předložit vodoprávnímu úřadu k vyjádření, správcem Boleveckého potoka je Správa veřejného statku města Plzně, ochrana přírody a krajiny, ke kácení dřevin rostoucích mimo les je třeba povolení ÚMO Plzeň 1-OŽP, k zásahu do VKP "Bolevecký potok" není vzhledem k charakteru a rozsahu zásahu nutné závazné stanovisko MMP OŽP, požádat o vydání závazného stanoviska - souhlasu s umístěním stavby v OP 50m od lesních pozemků s vyjádřením vlastníků lesních pozemků, nesmí dojít k dotčení pozemků ZPF, souhlasí s realizací při splnění podmínek, které musí být v další přípravě a realizaci stavby respektovány.

Statutární město Plzeň, technický úřad, odbor rozvoje a plánování Magistrátu města Plzně se vydal stanovisko č.j. MMP/218946/10 z 1.2.2011 se vyjádřil ke stavbě v OP lesa s irelevantními připomínkami k předmětnému dotčení OP PUPFL. Požaduje provést výměnu všech vodovodních řádů v místech křížování s řešenou tratí. Požadavek byl jako neoprávněný zamítnut a nebude akceptován. Jednak nesouvisí s projednáním OP PUPFL, jednak stavbou nedochází k dotčení uvedených řádů, takže se nejedná o vyvolanou investici, neboť ji není nezbytné pro zajištění realizace stavby provádět. Je nepřipustné vynucovat si takovýmto způsobem vydání nesouvisejícího stanoviska, takovýmto požadavky. Udržování technické infrastruktury v řádném technickém stavu je výlučně povinností jejich vlastníka. Pokud si provozovatel potřebuje vyměnit své řády v zákrytu s připravovanou stavbou s využitím výluk, nic mu v tom nebrání, samozřejmě za předpokladu, že si zajistí vlastní financování a dojde ke koordinaci staveb tak, aby nebyla ohrožena realizace naší stavby. Požaduje předložení dalšího stupně. Bude respektováno. Souhlasí se zvláštním užíváním komunikace pro uložení inženýrských sítí. V případě uložení sítí v obvodu dráhy je uvedené zvláštní užívání komunikace zmatečné, neboť vychází z mylného názoru, že komunikace je vedena na pozemku ve vlastnictví vlastníka komunikace, což v našem případě, kdy je komunikace de facto umožněna formou věcného břemene na pozemku dráhy, není pravda a na žádné zvláštní užívání tak v tomto případě není žádný právní nárok.

Policie ČR, městské ředitelství, ÚO DI vydal stanovisko č.j. KRPP-655-1199/ČJ-2010-030506 z 2.12.2010, souhlasí a požaduje zabezpečení přejezdů používaných automobilovou dopravou PZS se závorami. Investor požaduje dořešit v rámci zpracování dalšího stupně konkrétní projednání zabezpečení přejezdu v km 5,994 u zastávky Bolevec. V rámci zpracování dalšího stupně bude projektantem vyžádáno konkrétní stanovisko DI k předmětnému přejezdu, včetně případného zajištění vydání rozhodnutí změny rozsahu a způsobu zabezpečení PZS, v případě potvrzení požadavku DI PČR na PZS se závorami. Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu v km 5,994 Drážním úřadem, sekce stavební, oblast Plzeň je nutné zajistit v rámci zpracování dalšího stupně v předstihu před podáním žádosti o vydání stavebního povolení, spolu s nezbytnými vyjádřeními místně příslušného odboru dopravy a stanoviska DI Policie ČR ke změně zabezpečení dle odst. 2) §6 zák. č. 266/1994 Sb. o dráhách v platném znění.

SUS Kralovice p.o. PK se vyjádřila č.j. TSÚ 330/10/LV z 1.12.2010, nemá námitek.

Pro stavbu byla vydána závazná stanoviska, která musí být v další přípravě a realizaci respektována. HZS Plzeňského kraje, krajské ředitelství, vydal závazné stanovisko DOS na úseku požární ochrany č.j. HSPM-7813-2/2010 ÚPP z 8.12.2010, s podmínkami. KHS Plzeňského kraje vydala souhlasné závazné stanovisko č.j. 23322/10 z 22.11.2010.

Stavba byla projednána s dále uvedenými dotčenými organizacemi.

Povodí Vltavy, závod Berounka, Pracoviště Plzeň vydalo souhlasné stanovisko správce povodí č.j. 51130/2012-342-Fr SP-2012/13121 ze dne 2.10.2012.

Povodí Vltavy, závod Berounka, Pracoviště Plzeň vydalo souhlasné stanovisko správce povodí č.j. 60802/2010-342-Fr SP-2010/17962 ze dne 30.12.2010, uvedený záměr je možný.

Zemědělská vodohospodářská správa, Povodí Vltavy, Pracoviště Plzeň se vyjádřila č.j. OPV/PL/674/10 ze dne 18.11.2010 s odvoláním na vyjádření č.j. OPV/PL/365/09 ze dne 17.8.2009, souhlasí se stavbou.

Lesy ČR, s.p. Lesní správou Stříbro se vyjádřila č.j. 1178/2010/217/86/312.4 ze dne 21.12.2010, stavba v OP lesa, nemá připomínek při dodržení stanovených podmínek.

Lesy ČR, s.p. Správa toků, oblast povodí Vltavy se vyjádřily č.j. LCR954/005939/2012 ze dne 29.10.2012.

Bylo provedeno projednání PD se správci podzemních i nadzemních vedení a zařízení v místě stavby: SŽDC OŘ Plzeň č.j. 50/12-INV (předchozí vyj k IZ 416/08-INV, vyj k PD 186/10-INV, k aktualizaci PD 453/10-INV) z 19.10.2012, s vyjádřením odborných správ OŘ Plzeň č.j. 635/2012-SEE/V z 15.10.2012, č.j. - SMT z 19.10.2012, č.j. 598/2012-SSZT/V z 11.10.2012, č.j. - ST z 16.10.2012, č.j. - SŽE č.j. - z 16.10.2012, SŽDC s.o., č.j. - TUDC Praha z 18.10.2012 a č.j. - z 17.1.2011, SŽDC, s.o., TUDC ve správě ČD Telematika č.j. 18963/2012-O z 17.10.2012, ČD RSM Plzeň č.j. 3069/2012/OPT z 19.10.2012, Správa informačních technologií města Plzně, a.s. č.j. 6530-2012 z 16.10.2012, Správa veřejného statku města Plzně č.j. - 2012 z 8.10.2012, Telefonica CR, a.s., O2 č.j. 162184/12 z 24.9.2012, ČEZ Distribuce, a.s. č.j. 0100095910 z 20.9.2012, ČEZ ICT Services, a.s. č.j. 0200057458 z 20.9.2012, VEOLIA VODA, Vodárna PLZEŇ a.s. č.j. 573/09/12 z 24.9.2012, RWE Distribuční služby s.r.o. č.j. 5000690186 z 2.10.2012, MO,VUSS Praha č.j. 11057/62340-ÚP/2012-7103/44 z 4.10.2012, ČEZ Distribuce, a.s. SoBSOP č.j. 4120566658 z 17.05.2010, ČEZ Distribuce, a.s. SoBSOP č.j. 4120613154 z 13.10.2010.

Projednání souhlasu se vstupem na pozemek p.č.2180/5 Balíkovi z 2.11.2010 s podmínkami.

Cizích zájmů se dotkne z hlediska střetu s ochrannými pásmy podzemními i nadzemními řády a zařízeními v majetku nebo ve správě drážních i třetích organizací – správců sítí technického vybavení. Dojde k dotčení inženýrských sítí a ochranných pásem stávajících vedení ve vlastnictví společností SŽDC OŘ Plzeň SEE SSZT SMT ST SŽE, TUDC ve správě ČD Telematika, ČD RSM Plzeň, SIT města Plzně, Správa veřejného statku města Plzně, Telefonica CR O2, ČEZ Distribuce, ČEZ ICT Services, VEOLIA VODA, Vodárna PLZEŇ, RWE Distribuční služby, jejichž připomínky a podmínky z vydaných vyjádření musí být v další přípravě a při realizaci stavby respektovány.

Předložená přípravná dokumentace poskytuje dostatečné podklady pro posouzení stavby. Stavba nachází převážně na pozemcích v obvodu dráhy a nevyvolává požadavek na výkupy pozemků, jen na zřízení věcných břemen při dotčení pozemků ve vlastnictví jiných subjektů.

Závěrem lze konstatovat, že projednání přípravné dokumentace odpovídá uvažované náplni stavby. Vzniklé připomínky nebrání jejímu schválení. Připomínky, které je nutno respektovat, dořešit a zapracovat v dalším stupni jsou požadovány v bodu VII. tohoto posuzovacího protokolu. Řešením připomínek v dalším stupni se rozumí výlučně technické řešení problematiky, finanční stránka byla vyřešena již v PD a **náklady jsou součástí nákladů schvalovaného rozpočtu PD.**

IV. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

Stavba řeší rekonstrukci nevyhovujícího stavu železničního svršku a spodku, včetně jeho odvodnění na jednokolejné celostátní železniční trati Plzeň hl.n. – Žatec západ v km 3,730 – 8,175, v mezistaničním úseku Plzeň Bílá Hora zastávka - Třemošná u Plzně zastávka. Realizace stavby umožní v úseku zvýšení traťové rychlosti ze stávající 70 km/h na návrhovou 80 km/h pro všechny typy vlakových souprav při dodržení požadavku minimálního posunu osy koleje bez nutnosti řešení záborů nových pozemků a budování nového tělesa dráhy, tedy na stávajícím tělese dráhy. Úsek bude po rekonstrukci splňovat traťovou třídu zatížení C3, hmotnost na nápravu 20t, prostorovou průchodnost Z-GC a řád traťové koleje 5. Stavbou současně dojde k uvedení úseku trati do normového stavu dle požadavku současně platných zákonů, předpisů a norem. Rovněž dojde k odstranění nedostatků nefunkčního odvodnění části železničního tělesa, šterkového lože a stavebně-technického stavu kolejového roštu. V souvislosti s rekonstrukcí železničního svršku a spodku budou provedeny i rekonstrukce dvou přejezdových konstrukcí přejezdů km 5,994 a 8,161, v případě dvou přejezdů určených ke zrušení, km 4,226 a 6,450 bude odlišně od zpracované PD provedena pouze demontáž a zpětná montáž stávajících přejezdových konstrukcí. Dále bude jako účelná provedena rekonstrukce přesně specifikovaných umělých staveb, mostů a propustků. V rámci stavby bude provedena rekonstrukce dvou železničních mostů. Most v km 4,769 bude rekonstruován z důvodu odstranění složených oblouků a

optimalizace GPK z důvodu zvýšení traťové rychlosti. Stavbou současně dojde k zvýšení dopravního prostoru pod mostem zvýšením šířky a částečně i podjezdové výšky, i když nelze plně splnit normovou podjezdovou výšku bez současného zahloubení vlastní komunikace. Správce komunikace s navrženým řešením souhlasí. Most v km 6,013 a sedm propustků budou rekonstruovány kompletně. Dále bude provedena demontáž a zpětná montáž nástupišť v železniční zastávce Plzeň – Bolevec, aby splňovalo současné normové požadavky na výši nástupní hrany nad temenem kolejnice a její vzdálenost od osy koleje. Při zpětné montáži bude zkrácena délka nástupní hrany na 110m. Stávající PZS A2 v km 5,994 bude kompletně zrekonstruováno a nahrazeno novým PZS dle ČSN 342650 ed.2, jehož přesný typ bude stanoven na základě rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení. V souvislosti se zvyšováním traťové rychlosti v úseku je nezbytné provést úpravy tří přejezdových zabezpečovacích zařízení, A1 km 4,226, A3 km 6,450 a A4 km 48,161. Jedná se o prodloužení přibližovacích úseků a v souvislosti s rekonstrukcí žel. svršku provedení náhrady stávajících provozně nákladných kolejových obvodů ekonomicky i provozně výhodnějšími počítači náprav.

V. KONCEPCE ŘEŠENÍ OBJEKTOVÁ SKLADBA

Přípravná dokumentace je členěna na provozní soubory a stavební objekty:

PS 101 Úprava zabezpečovacího zařízení

řeší obecně pro všechny PZS zvýšení rychlosti na 80km/h a náhradu stávajících KO počítači náprav PN. V předložené PD je tato otázka vyřešena po stránce investičních nákladů. **V rámci zpracování technického řešení dalšího stupně se na rozdíl od řešení, v předložené PD, musí vyřešit spouštěcí body včetně kabelizace, pro zvýšení rychlosti na 80km/h, tzn. prodloužení přibližovacích úseků.** Naproti tomu se v dalším stupni nebudou řešit kompletní rekonstrukce PZS km 4,226 (polní) z důvodu, že se reálně uvažuje s jeho výhledovým zrušením v rámci stavby Silnice I/20 ..., stavba cizího investora - ŘSD, který je ve fázi přípravy zpracování dokumentace ve stupni DUR s předpokládanou realizací v letech 2016-17, ani PZS km 6,450, kdy dojde k jeho zrušení a nahrazení mimoúrovňovým křížením v rámci stavby Silnice I/27 ..., stavba cizího investora – ŘSD, který je ve fázi přípravy ve stupni DSP s předpokládanou realizací v letech 2015-16. Na uvedených stávajících přejezdech bude provedena nezbytná demontáž a zpětná venkovních prvků pro provedení rekonstrukce kolejí. Veškerá vnější i vnitřní výstroj PZS, krom výše uvedené náhrady stávající výstroje KO PN zůstane stávající. Pouze v případě PZS km 5,994 bude provedena kompletní rekonstrukce a zřízeno nové PZS včetně výstavby nového betonového RD, ve kterém bude umístěna technologie PN a technologie AH TZZ.

PS 102 Přeložka kabelu DOZZ

Investor zásadně nesouhlasí s, v PD navrženým řešením, odkopáním stávajícího kabelu a následnou, po ukončení stavby, rekonstrukcí spočívající v pokládce nového kabelu. Odlišně od PD požaduje v rámci zpracování dalšího stupně, prokázání kolize stávajícího kabelu se stavebními objekty zakreslením do příčných řezů, tedy prokazatelné prověření skutečné potřeby přeložky a její řádné zdůvodnění. Prioritně požadujeme řešit ochranu stávající kabelové trati (vytýčení, sondy, odkopání, uložení do chrániček a vyvěšení či přesunutí pro uvolnění staveniště) a náhradu připustit pouze v nezbytném, řádně odůvodněném případě, kde není technicky možná nebo ekonomicky výhodná její ochrana a to pouze v nezbytně nutném a rozsahu. V případě prokázání oprávněného požadavku provést přeložku, je tuto nutné provést v předstihu před vlastní realizací stavebních objektů pro uvolnění staveniště a překládku samozřejmě zkoordinovat se stavbami cizího investora ŘSD Silnice I/20 ... a Silnice I/27..., aby s nimi byla v souladu nikoli v kolizi, která by vyvolala další přeložky v budoucnosti, v rámci realizace těchto staveb.

PS 103 Ochrana kabelových tras

SO 101 Železniční svršek

SO 102 Železniční spodek

SO 201 Přejezd v km 4,226

V dalším stupni požadujeme upravit technické řešení. Na rozdíl od řešení navrženého v PD se nebude dělat nová pryžová konstrukce na polní cestě určené na zrušení v rámci samostatné stavby cizího investora (ŘSD Silnice I/20 ...). Proveďte se pouze nezbytná demontáž a montáž stávající konstrukce.

SO 202 Přejezd v km 5,994 Bolevec zast.

SO 203 Přejezd v km 6,450

V dalším stupni požadujeme upravit navržené technické řešení. Na rozdíl od řešení navrženého v PD se nebude dělat nová pryžová konstrukce. Využije se stávající ocelopryžová přejezdová konstrukce na cyklostezce z roku 2008. V rámci samostatné stavby cizího investora (ŘSD Silnice I/27..) dojde ke zrušení tohoto přejezdu. Do doby zrušení přejezdu bude využita stávající celopryžovou konstrukce. Proveďte se pouze nezbytná demontáž a montáž stávající konstrukce s vyrovnaním na nových betonových pražcích.

SO 204 Přejezd v km 8,161

SO 301 Propustek v km 3,806

SO 302 Propustek v km 3,865

SO 303 Propustek v km 4,660 (přestavba flexi ocel obložená)

SO 304 Propustek v km 4,983 (přestavba na trubní DN 1200)

SO 305 Propustek v km 5,170 (přestavba na trubní DN 1200)

SO 306 Propustek v km 6,415 (přestavba na trubní DN 1000)

SO 307 Propustek v km 7,068 (přestavba flexi ocel obložená)

SO 308 Propustek v km 7,207 (otryskání oplach sanace injektáží hloubkové přespárování)

SO 309 Propustek v km 7,567 (přestavba na trubní DN 1000)

SO 310 Most v km 6,013 (dobrý stav izolace, nové zábradlí, obnova protikorozi ochrany)

SO 311 Most v km 4,769 (požadavek na bezpečnost - zábradlí, limituje optimalizaci GPK pro zvýšení rychlosti)

Z pohledu provozovatele dráhy je sice stávající most po provedené rekonstrukci v rámci opravných prací z důvodu odstranění následků dopravní nehody, po najetí vozidla Praga V3S v roce 2000, ve vyhovujícím stavu, ale z důvodu požadavku na zvýšení rychlosti neumožňuje odstranění složených oblouků a optimalizaci GPK. Navíc z důvodu nevyhovující podjezdové výšky a šířky je limitujícím prvkem pro provoz na pozemní komunikaci. Bylo rozhodnuto o jeho rekonstrukci novou polorámovou konstrukcí s průběžným kolejovým ložem s tím, že nedojde k nárůstu investičních nákladů schváleného IZ ani ohrožení čerpání prostředků z programu OPD1. Původně navrhované využití vyzískané konstrukce v rámci stavby „Přejezd uzlem Plzeň ve směru III TŽK v km 96,675 nebylo mostařskými specialisty doporučeno.

SO 401 Napájecí kabely PZS

Odlišně od řešení uvedeného v předložené PD, která navrhuje zřízení dvou nových el. přípojek pro nové PZS km 4,226 a 5,994 a osvětlení zast Bolevec bude v rámci zpracování dalšího stupně upraveno navržené napájení PZS v závislosti na výhledové rušení přejezdů km 4,226 a 6,450 v rámci samostatných staveb cizího investora (ŘSD Silnice I/20 ... a Silnice I/27..). Řešení bude následující. Pro nově zrekonstruované PZS v km 5,994 bude zřízena nová elektrická přípojka NN z DS, která bude dimenzována i pro napájení osvětlení zastávky Plzeň – Bolevec a do doby jeho zrušení i PZS 6,450. Napájení zastávky Plzeň – Bílá hora a PZS v km 4,226 do doby jeho zrušení zůstanou nadále napájeny stávajícím magistralním napájením z ranžíru Plzeň – seřadovací nádraží.

Obsahová náplň a předmět jednotlivých SO a PS je podrobně uvedena v částech A.2.3 a B.1.3.2 předložené PD v s výjimkami výše uvedenými, které musí být v rámci zpracování dalšího stupně vyřešeny odlišně od v PD předloženého řešení.

VI. ORGANIZACE VÝSTAVBY

Stavba je převážně charakteru rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně odvodnění, mostních objektů a přejezdů, resp. přejezdových konstrukcí. V předstihu před zahájením vlastních prací stavebních objektů musí být provedeny potřebné přeložky kabelizací pro uvolnění stavenišť, zřízení nové elektrické přípojky, ochrana stávající kabelizace a v neposlední řadě demontáže stávajících venkovních prvků zabezpečovacích i sdělovacích zařízení a přejezdových konstrukcí a nástupiště, určených k následné zpětné montáži po provedené rekonstrukci kolejí. V rámci stavby není uvažováno s budováním rozsáhlého zařízení stavenišť. Pro zařízení stavenišť a skládku materiálu budou využity stávající prostory v obvodu dráhy. Přístupy na stavenišť jsou možné po stávajících pozemních komunikacích ke stávajícím přejezdům a

železničním zastávkám a železnici. Konkrétní dopravní opatření při uzavírce přejezdu budou zpracována, projednána a odsouhlasena kompetentními zástupci odboru dopravy a Policie ČR v dalším stupni a stanoveny podmínky pro zhotovitele stavby.

Stavbu nelze provádět bez požadavku na výluky železničního provozu a NAD. Předpokládá se jedna nepřetržitá výluka traťové koleje v úseku Plzeň hl. n. – Třemošná u Plzně. Nezbytný potřebný rozsah výluky a uzavírky pozemních komunikací budou stanoveny projektantem v dalším stupni na základě navržené technologických postupů výstavby, pro uplatnění do plánu výluk na rok 2014, aby s požadavkem na minimalizaci omezení železničního provozu.

Realizace stavby se předpokládá v roce 2014. Délka výstavby je uvažována v délce 10 měsíců.

VII. PŘIPOMÍNKY

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

1. Další stupeň projektové dokumentace bude vypracován v podrobnosti a rozsahu dle Směrnice generálního ředitele SŽDC č.j. 11/2006 (ve znění změny č. 1 přílohy č. 1, účinnost od 1. dubna 2012), která stanovuje členění a směrný rozsah přípravné a projektové dokumentace staveb. Souhrnná technická zpráva projektové dokumentace musí obsahovat porovnání s přípravnou dokumentací tj. dodržení kapacitních a závazných údajů a ukazatelů, zdůvodnění případných změn a rozbor splnění připomínek posuzovacího a schvalovacího protokolu včetně expertního stanoviska MD.
2. Při zpracování dalšího stupně musí být dodrženo a pro provádění stavby musí být požadováno splnění „Technické 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.
3. Při zpracování dalšího stupně musí být dodržena a pro realizaci požadována 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 vyhlášky č. 243/96 Sb. a vyhlášek č. 364/2000 Sb., č. 413/01 Sb. a č. 577/04 Sb., kterými se vyhláška č. 177/95 Sb. mění a doplňuje. Zejména zajistit vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdů § 6, bude-li v rámci projektu navrhována změna rozsahu a způsobu a zabezpečení oproti stávajícímu stavu.
4. Při zpracování dalšího stupně musí být dodrženy, zpracovány a pro realizaci požadovány připomínky, které byly uplatněny při projednávání a investorem akceptovány, ze závazných stanovisek a expertních stanovisek, vyjádření DOS, dotčených účastníků a správců sítí technického řešení.
5. Další stupeň projektové dokumentace stavby musí respektovat ustanovení novelizované normy ČSN 34 2650 ed. 2 „Železniční zabezpečovací zařízení – přejezdová zabezpečovací zařízení“ s platností od 1.1.2011 a ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“ z roku 2004 a změna Z1 z roku 2008.
6. Při zpracování dalšího stupně požadujeme provést komplexní revizi uváděných legislativních, normativních i oborových předpisů a požadujeme uvádět výhradně platnou legislativu. Jen namátkou uvádím např. Vy 324/1990 již více než 6 let neplatí – platí zákon 309/2006Sb. a Nařízení vlády 591/2006 Sb., obdobně prověřit nesprávně uváděné předpisy ČD, dnes správně SŽDC (ČD) a.p.
7. Zpracovatel dalšího stupně projektové dokumentace stavby zpracuje geodetickou část dokumentace stavby dle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“ tvořícími přílohu č.6 směrnice „Členění a směrný obsah a rozsah přípravné a projektové dokumentace“ č. 1009/94 - O7 ze dne 1994-12-22. Příloha byla schválena vrchním ředitelem DDC pod č.j. D3-001-X6 Geodézie s účinností od 2000-09-01, aktualizované verzi 2.1 č.j. 164/03-07-hg ze dne 27.01.2003, 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.
8. V dalším stupni projektové dokumentace budou stanoveny požadavky pro zhotovitele stavby na zajištění polohového a výškového zaměření skutečného provedení dokončených provozních souborů 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 1998-05-18.

9. V dalším stupni projektové dokumentace bude pro jednotlivé provozní soubory a stavební objekty stanoveno, zda se jedná o určená technická zařízení. Dále budou určeny ucelené provozuschopné části stavby a stanoveny podmínky a rozsah zkušebního provozu.
10. V dalším stupni projektové dokumentace stavby zajistit a respektovat závazná stanoviska všech dotčených orgánů státní správy, vyjádření dotčených orgánů a organizací a správců sítí technického vybavení, které ke stavbě sdělily svá stanoviska, viz čl. III a dále je nutné doplnit vyjádření v závislosti na požadavky zákona č. 183/2006 Sb. stavební zákon včetně prováděcí vyhlášky č.526/2006 Sb. pro vydání stavebního povolení (dále SP).
11. Další stupeň projektové dokumentace se na základě požadavku na urychlení po odsouhlasení červencové CK MD bude zadávat jmenovitá stavba nestandardně v režimu zadání „realizace stavby spolu s projektem stavby (D+B)“. Projekt stavby bude vypracován v souladu s vyhláškou MD č. 146/2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb resp. přílohou 2 směrnice 11/2006. Zadavatel důrazně upozorňuje zhotovitele, že se v žádném případě nejedná o pouhé vypracování projektového souhrnné řešení a už vůbec ne dopracování projektového souhrnného řešení neboli realizační dokumentaci, ale jedná se o vypracování řádného projektu stavby v rozsahu projekt pro stavební povolení včetně všech náležitostí potřebných pro získání pravomocného rozhodnutí – stavební povolení včetně, v rozsahu stanoveném v souladu s přílohou č.5,61 Vyhl. MD 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, který podléhá připomínkovému a schvalovacímu procesu investora stavby. Bez jeho schválení investičním odborem investora nesmí být v žádném případě realizace stavby zahájena. Souhrnný rozpočet bude zpracován ve stádiu 4, po zadávacím řízení na realizaci, který bude vycházet ze zadavatele přijaté vítězné nabídky zhotovitele. Jakékoli změny rozsahu a obsahu stavby ani nárůst investičních prostředků nad rámec nákladů schválených v PD resp. vítězné nabídky jsou v rámci zpracování projektu stavby a realizace stavby nepřipustné.
12. Projekt stavby zpracováváný v režimu „realizace stavby s projektem (D+B)“, zpracovatel projektu v případě provozních souborů technologických objektů zabezpečovacího, sdělovacího a energetického zařízení navrhne zcela konkrétní typy a přesná označení jednotlivých technologických zařízení na základě nabídky podané uchazečem ve výběrovém řízení na realizaci stavby s projektem a vyhodnocené zadavatelem jako vítězné. Technické řešení bude zpracováno v podrobnosti projektu stavby, resp. dopracování projektového souhrnného řešení a současně v podrobnosti a realizační dokumentace stavby.
13. V dalším stupni projektové dokumentace a všech dalších dokumentech uvádět název stavby tak, jak je uveden ve schvalovacím protokolu přípravné dokumentace stavby.
14. Dořešit otázku napájení. Uzavření smlouvy a uhrazení podílu na oprávněných nákladech na navýšení příkonu s provozovatelem DS a odsouhlasit projekt přípojky nn se SŽDC, s.o. SŽE.
15. V dalším stupni projektové dokumentace zajistit zapracování požadavků vyjádření k stávajícím sítím pro realizaci stavby jako podmínek pro zhotovitele stavby a doplnit případných potřebná vyjádření k existenci sítí, souhlasů se stavbou v OP či rozhodnutí pro získání SP.
16. V dalším stupni vypracování projektové dokumentace upravit vlastní technické řešení PS 101, PS 102, SO 201, SO 203 a SO 401 v návaznosti na zjištěné skutečnosti, které vyplynuly při posuzování PD ve vztahu ke zvyšování traťové rychlosti, ochraně stávající investice a rušení přejezdů stavbami třetí strany (ŘSD). Nákladová stránka byla vyřešena již v rámci schvalování PD.
17. Připomínky uvedené v tomto posuzovacího protokolu tvoří nedílnou součástí zadávací dokumentace na vypracování dalšího stupně projektové dokumentace.

VIII. ZÁVĚR

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

Její projednání s dotčenými orgány státní správy, správci sítí technického vybavení a v rámci organizací Českých drah a.s. a SŽDC s.o., s připomínkami, nebrání schválení a pokračování v další přípravě stavby. Uplatněné připomínky vzešlé z projednání a budou dořešeny v rámci zpracování dalšího stupně, projektu stavby. Jedná se však pouze o podrobné technické rozpracování a dořešení připomínek. Změna investičních nákladů schválených v přípravné dokumentaci jakož i změna sledovaných kapacitních údajů je nepřipustná.

Na základě výsledku projednání a posouzení předložené přípravné dokumentace náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň, Stavební správa západ:

a) doporučuje schválit

přípravnou dokumentaci stavby:

"Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 – 8,175 trati Plzeň – Žatec (Třemošná)"

b) doporučuje stanovit

tyto závazné ukazatele stavby:

- Celkové limitní náklady stavby
- Kapacitní údaje

c) doporučuje uložit

splnění připomínek uvedených v bodech III. A VII. tohoto posuzovacího protokolu

Zpracoval: Ing. František HLAVÁČ ☎ 972 522 619
602 774 989

V Praze dne 26. července 2013



Ing. Pavel Paidar
náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň
Stavení správa západ

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234
(34)