

**Rekonstrukce mostu v km 20,691 na trati Domažlice – Planá u
M.L.**

**Dokumentace pro společné povolení stavby (*DUSP*)
a
Projektová dokumentace staveb drah pro provádění stavby
(PDPS)**

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK

č.	zpracovatel připomínek	vypořádání - přehled
01	Odbor řízení provozu (O11)	bez připomínek
	Odbor plánování a koordinace výluk (O12)	vypořádání připomínek viz odpověď v textu
02	Odbor traťového hospodářství (O13)	vypořádání připomínek viz odpověď v textu
03	Odbor traťového hospodářství (O13)	zápis z jednání k projednání připomínek
04	Odbor elektrotechniky a energetiky (O24)	bez připomínek
05	Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)	vypořádání připomínek viz odpověď v textu
06	OR Plzeň	vypořádání připomínek viz odpověď v textu

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 142105/2021-SŽ-GŘ-O11
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Jaroslav Daněk
Telefon +420 972 524 575
Mobil +420 725 767 812
E-mail danek@spravazeleznic.cz

Datum 13. srpna 2021

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

(pouze v elektronické podobě)

„Rekonstrukce mostu v km 20,691 na trati Domažlice – Planá u M.L.“, souhrnné vyjádření k dokumentaci pro vydání společného povolení

K předložené dokumentaci pro vydání společného povolení (DUSP) stavby „Rekonstrukce mostu v km 20,691 na trati Domažlice – Planá u M.L.“ má úsek řízení provozu následující připomínky:

1. Odbor řízení provozu (O11)

(zpracovatel: Ing. J. Daněk, tel. 972 524 575)

Bez připomínek.

2. Odbor plánování a koordinace výluk (O12)

(zpracovatel: Ing. P. Kuník, tel. 972 244 487)

- 1) B.8.1 Postup výstavby + B.8.2 harmonogram: V popisu postupu prací i harmonogramu je uvažována výroba nové ocelové konstrukce, ačkoliv např. v části B.2.1 Základní charakteristika stavby nebo v části B.2.3 Celkové technické řešení je uvažováno s vložením vyzískané konstrukce z ŽST Plzeň hl.n., prověřit a sjednotit jednotlivé části dokumentace.

Bylo opraveno

- 2) B.8.2 Harmonogram prací: Provéřít nezbytnost dokončovacích prací za výluky v rozsahu 11 dní.

Bylo upraveno na nezbytnou dobu i z hlediska doby výluky a mokrých procesů na stavbě.

- 3) Žádáme realizovat stavbu pokud možno ve společné výluce se stavbou „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P705 v km 20,090 na trati Domažlice – Planá“.

Bylo doplněno do TZ.

Ing. Miroslav Jasenčák
náměstek generálního ředitele pro řízení provozu



Váš dopis zn. IS C.E.Sta – Ing. Zdeněk
Ze dne 4. 8. 2021
Naše zn. 147352/2021-SŽ-GR-O13
Listů/příloh 3/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Šlais
Telefon
Mobil +420 720 053 213
E-mail slais@spravazeleznic.cz

Datum 6. září 2021

Správa železnic, státní organizace

Oblastní ředitelství
Plzeň Odbor přípravy
staveb Ing. Petr
Zdeněk
Sušická
1168/23326
00 Plzeň
(pouze elektronicky)

Rekonstrukce mostu v km 20,691 na trati Domažlice – Planá u M.L.

Vážení,
zasíláme Vám připomínky Správy železnic, GR O13 k předložené projektové dokumentaci
vestupní **DUSP a PDPS** zpracované firmou TOP CON SERVIS s.r.o.

Zásadní připomínky

(zpracoval Ing. Kučera Milan, tel. 972 524 035, kuceram@spravazeleznic.cz
a Ing. Šlais Tomáš, tel. 720 053 213, slais@spravazeleznic.cz)

SO 20-01 Rekonstrukce mostu

- Ocelová nosná konstrukce:
 - a) Předložený návrh úpravy vyzískané OK z roku 1987 vyžaduje velmi rozsáhlou úpravu mostovky. Jedná se doplnění ocelových prvků tvořících cca 1/3 z celkové hmotnosti upravené OK. Vzhledem ke značné pracnosti provedení zesílení konstrukce mostovky (nevýhodné svařování v poloze nad hlavou, zvýšená nutná přesnost provedení nových prvků ve vtahu k vyzískané OK a provedení svarových spojů) nelze považovat navržené využití vyzískané OK za ekonomicky hospodárné.
 - b) Obecně u vyzískaných ocelových konstrukcí je potřeba k zesílení přistupovat obezřetně, a proto je nezbytné provést důkladnou kontrolu OKa to po otryskání konstrukce. Požadavky na kontrolu konstrukce je nutno zohlednit ve výkazu výměr objektu.
 - c) Na základě zkušeností našeho oddělení s realizací několika mostních objektů v ČR, u kterých byla použita vyzískaná OK s vyčerpanou třetinovou životností a s navrženým významným zesílením, upozorňujeme na pravděpodobné riziko zjištění nevyhovujícího stavu ocelových prvků vyzískané OK po provedení nezbytné nedestruktivní kontroly (NDT). Jako rizikové považujeme dolní pásnice hlavních nosníků, prvky mostovky a stěny hlavních nosníků, u kterých jsou navrženy křížové svary připojení nových (zesilujících) ocelových prvků.

- d) S ohledem na ekonomickou nehospodárnost a rizika proveditelnosti předloženého návrhu využití vyzískané OK mostu **požadujeme** přepracovat návrh zesílení vyzískané OK i za předpokladu snížení požadovaných parametrů zatížitelnosti NK mostu.

Body a) až d) byly projednány, výsledek jednání je uveden v samostatném protokolu. Konstrukce bude realizována s mírnými úpravami dle dokumentace.

Připomínky k jednotlivým částem dokumentace

D.2.1.4 Mostní objekty

(zpracoval Ing. Kučera Milan, tel. 972 524 035, kuceram@spravazeleznic.cz
a Ing. Šlais Tomáš, tel. 720 053 213, slais@spravazeleznic.cz)

SO 20-01 Rekonstrukce mostu

- Nosná konstrukce – alternativou k řešení rekonstrukce mostu je návrh nové spřažené ocelobetonové konstrukce s ocelovými plnostěnnými nosníky s ŽB koncovými příčnicemi. U tohoto typu konstrukcí vychází hmotnost ocelových částí hlavních nosníků obdobně jako u nových ocelových částí pro zesílení vyzískané OK dle navrženého řešení v předložené PD, ale s výrazně menší pracností provedení. Současně je možno navrhnout novou konstrukci mostu jako semi-integrální, bez potřeby návrhu dilatačních mostních závěrů v místě opěr mostu.
Reakce viz Zásadní připomínky výše. Uvedeno v samostatném protokolu.
- Protikorozní ochrana NK – z důvodu obtížné přístupnosti ke spodní části mostovky a její členitosti nelze očekávat splnění požadovaného kotevního profilu a předepsané čistoty povrchu pro provedení navržené metalizace. Z tohoto důvodu doporučujeme návrh nátěrového systému dle předpisu S5/4 bez navržené metalizace, tedy ONS pro ocelový podklad.
Na vyzískaných částech ocelové konstrukce bude provedena obnova PKO. Stávající metalizace bude ponechána a bude proveden nový nátěrový systém ONS 14. Na nových částech NK bude proveden žárově stříkaný povlak + ONS 02
- Ložiska NK – požadujeme prověřit variantu použití vyzískaných ocelových ložisek na místo navrhovaných nových kalotových ložisek s ohledem na použití vyzískané ocelové nosné konstrukce mostu.
Investorem byl specifikován typ vyzískaných ložisek, která má k dispozici. Tyto ložiska nelze použít vzhledem k jejich nedostatečné únosnosti. Proto bylo navrženo použití nových kalotových ložisek.
- Projednání technického řešení – z důvodu absence projednání technického řešení mostu se zástupcem O13 – oddělení mostů a tunelů nebyly výše uvedené připomínky předány projektantovi již v průběhu zpracování projektové dokumentace.
Koncepce úpravy byla elektronicky předložena viz email Ing. L. Marka ze dne 20.1.2021

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

(zpracoval Ing. Chudějová Ludmila, tel. 722 962 013, chudejova@spravazeleznic.cz)

Obecné

- Chybí popisy zavedení výhledového rychlostního profilu V_{130} . u popisů se uvede, že se jedná o výhled.
- Šobr: V situaci, kdy zasahují pouze do jedné části složeného oblouku, mi toto přijde zbytečné. Nicméně je uvedeno, ale pouze přepočtem na I130.**

Technická zpráva

- Do TZ detailněji popište délku úpravy GPK (doplňte staničení a celkovou délku).
- **Doplněno**
- Doplňte popis stávajícího stavu, je nutné popsat směrové a výškové poměry i v TZ (nejen jako odkaz na přílohy) a základní konstrukci mostu.
- **Doplněno**
- Pražce budou popsány pouze minimální délkou a typem upevnění, nepopisujte hmotnost.
- **Upraveno**
- Délka svaření koleje bude větší, než definuje S3 díl XI čl. 60, proto je nutné dle čl. 61 doložit souhlas přednosty ST.
- **Doloženo**
- Doplňte popis stávajícího stavu a návrh rozšíření rozchodu koleje.
- **Doplněno**

Situace

- Rozlište typem čáry osy výměnu žel. svršku (plná červená), úpravu GPK (čárkovaná červená) a stávající osu (plná černá).
- **Upraveno – úprava GPK je červeně čárkovaně**
- Doplňte ev. staničení mostu.
- **Doplněno**

Podélný profil

- Podélný profil bude mít všechny náležitosti popsané ve směrnici č. 11/2006 aTNŽ 01 3468.
- **Upraveno**
- Rozlište typem čáry nivelety výměnu žel. svršku (plná červená), úpravu GPK (čárkovaná červená) a stávající osu (plná černá).
- **Doplněn popis prací**
- Odstraňte popis mezilehlé klotoidy.
- **Odstraněno**

Řezy

- Pražce budou popsány pouze minimální délkou a typem upevnění, nepopisujte hmotnost.
- **Upraveno**
- Chybí osa koleje s náležitými popisy, kóty příčných posunů osy a nivelety, výškové kóty nové nivelety a stávající nivelety.
- **Doplněno**
- Doplňte řezy v místech největšího příčného posunu i v místech, kde bude pouze úprava GPK, jako průkaz zajištění potřebné šířky drážní stezky.
- **Doplněno**
- V rozsahu rekonstrukce železničního spodku budou dodrženy šířky pláně tělesa železničního spodku dle VL Ž1.
- **Upraveno**
- Doplňte zakres uložení kabelových tras.
- **Doplněno**

Závěr

S předloženou PD ve stupni DUSP a PDPS **nesouhlasíme** s ohledem na zásadní připomínky ke stavebnímu objektu SO 20-01 – Rekonstrukce mostu.

S pozdravem



Ing. Radek Trejtnar
06.09.2021 08:02
Podepsáno elektronicky

Ing. Radek Trejtnar Ph.D.
ředitel odboru traťového hospodářství
(*podepsáno elektronicky*)

Rekonstrukce mostu v km 20,691 trati Domažlice – Planá u M.L.

Datum konání 5. října 2021
Čas 9:00 - 12:00
Místo konání Správa železnic, OŘ Plzeň
Zapsal(a) ing. Milan Kučera, O13 OMT

Přítomni Ing. Václav Suchý, přednosta SMT OŘ Plzeň
Ing. Stanislav Kejval, specialista SSZ
Ing. Ondřej Lojik, projektant

Projednání připomínek GŘ O13 k předložené projektové dokumentaci ve stupni DUSP a PDPS zpracované firmou TOP CON SERVIS s.r.o.

Odbor traťového hospodářství GŘ, dopisem čj. 147352/2021-SŽ-GŘ-O13 ze dne 6.9.2021 zaslal stanovisko ke stavebnímu objektu SO 20-01 Rekonstrukce mostu stavby „Rekonstrukce mostu v km 20,691 na trati Domažlice – Planá u M.L.“. Předmětem stavby je rekonstrukce mostu s využitím vyzískané ocelové mostní konstrukce z roku 1987 s rozsáhlou úpravou mostovky. Ve stanovisku O13 vyslovil nesouhlas se způsobem a rozsahem navržených úprav vyzískané konstrukce. Důvodem nesouhlasu je značný rozsah úpravy OK v oblasti mostovky plynoucí zejména z požadavku rozšíření kolejového lože v oblouku a úpravy šikmé konstrukce na kolmé uložení. Jako návrhové zatížení bylo použito zatěžovací schéma LM-71 s klasifikačním součinitelem 1.1, v souladu se zadávacími podmínkami s použitím úlev pro vyzískané části dle předpisu „SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů“. Pro návrh nebylo použito provozní zatížení odpovídající TTZ, protože se nejedná o přepočtení stávající konstrukce, využitelné bez větších úprav. Tyto úpravy OK si vyžadují cca 20t nového ocelového materiálu, což je 1/3 hmotnosti vyzískané ocelové konstrukce. Dalším příčinou byly i požadavky na vysokou pracnost zesílení, náročnost svářečských a zámečnických prací a tím důsledky pro ekonomickou hospodárnost. K nesouhlasu vedly i některé negativní zkušenosti s využitím starších konstrukcí s ohledem na vnitřní vady materiálu pásnic. Další podrobnosti jsou uvedeny ve zmíněném stanovisku O13.

Výsledek projednání:

Uvedené připomínky O13 byly na jednání podrobně projednány. Odpovědný projektant sdělil své stanovisko, zejména v tom smyslu, že snížení požadavků na návrhové zatížení nepřinese podstatnou úsporu nového materiálu. Vložení nových příčníků je potřeba vzhledem k rozšíření konzol ve směrovém oblouku. Proveditelnost zesílení mostovky bylo O13 OMT konzultováno s několika výrobcí OK, s tím výsledkem, že přes vysokou pracnost a obtížný přístup k některým detailům je zesílení vyzískané konstrukce realizovatelné a konstrukce je jako celek vyrobitelná a přepravitelná. Dále bylo v úvahu bráno stanovisko Doc. Ryjáčka ze stavební fakulty ČVUT, který nemá k řešení zásadní výhrady a doporučuje pouze odstranit/zmenšit přesah původního příčníků a u nových příčníků zvážit tloušťku stěny. Tyto úpravy lze řešit v rámci zpracování výrobní dokumentace. Na základě těchto skutečností a po podrobném projednání a zvážení všech okolností bylo dohodnuto i s přihlédnutím ke skutečnosti, že trať Domažlice – Planá u ML je tratí regionální, s nízkým provozním zatížením nejnižšího šestého řádu (tj. výsledné přepočtené provozní zatížení v mil. hrubých tun je 0,288), dovolená traťová zatížení je C3 (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr) a dotčeném traťovém úseku Domažlice – Poběžovice je nejvyšší traťová rychlost 60 km/hod. lze navržené řešení pro uvedený objekt akceptovat a **nesouhlasné stanovisko ruší**. Ostatní připomínky uvedené ve stanovisku O13 zůstávají v platnosti. U další připravované akce s využitím obdobné vyzískané konstrukce na celostátní dráze je potřeba zvážit ekonomickou efektivitu.

Zapsal: ing. M. Kučera



Váš dopis zn. notifikace z IS C.E.Sta
Ze dne 4. 8. 2021
Naše zn. 139950/2021-SŽ-GŘ-O24
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Ondřej Plocek
Telefon +420 972 322 491
Mobil +420 727 827 268
E-mail plocek@spravazeleznic.cz

Datum 10. srpna 2021

Správa železnic, státní organizace

elektronicky prostřednictvím

IS C.E.Sta

Rekonstrukce mostu v km 20,691 na trati Domažlice – Planá u M.L.

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslané dokumentaci pro stavební povolení výše uvedené stavby nemá připomínek.



Jaromír Hrubý
11.08.2021 10:23
Podepsáno elektronicky

Ing. Jaromír Hrubý
ředitel odboru elektrotechniky a energetiky

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 1901833

Původní datový formát: application/msword

UUID původní komponenty: 3d7fe9f6-254c-4447-be53-a3d937756d53

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Ondřej PLOCEK)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 10.08.2021 10:00:03



68b8a0df-23e3-423d-bae0-c4aff7509700

Váš dopis zn. CESTa – Zdeněk
Ze dne 4. 8. 2021
Naše zn. 138840/2021-SŽ-GŘ-O30
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Karel Knížek
Ing. Michaela Pavlů

Mobil +420 724 931 668
+420 722 973 217

E-mail knizek@spravazeleznic.cz
pavlum@spravazeleznic.cz

Datum 10. srpna 2021

Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Plzeň
Ing. Petr Zdeněk
Sušická 1168/23
326 00 Plzeň
(přes IS C.E.Sta)

Vyjádření k projektové dokumentaci stavby „Rekonstrukce mostu v km 20,691 na trati Domažlice – Planá u M.L.“, DUSP

Po prostudování předložené projektové dokumentace ve stupni Dokumentace pro společné územní a stavební povolení k výše uvedené stavbě Odbor bezpečnosti a krizového řízení vydává **souhlasné stanovisko** podmíněné zapracováním uvedených připomínek:

Ostatní připomínky:

1. V dokumentaci část B - Souhrnná technická zpráva, bod **B. 8. 6. Zhodnocení možnosti požárního zásahu**, článek Broušení a svařování kolejnic - požadujeme zpřesnění textu věty, tj. vypustit neplatný text „~~směrnice SŽDC~~“ a nahradit textem novým „řádu Správy železnic“.

Bylo doplněno

2. V dokumentaci část B - Souhrnná technická zpráva, bod **B. 8. 6. Zhodnocení možnosti požárního zásahu**, článek Broušení a svařování kolejnic, požadujeme na konec odstavce doplnit nový zpřesňující text ve znění:

„V případě dodavatelsky prováděných činností se zvýšeným požárním nebezpečím zabezpečuje stanovení a dodržování podmínek podle odstavců 1 až 4 §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba, která tyto činnosti vykonává, není-li smlouvou stanoveno jinak.“

Bylo doplněno

Ing. Mgr. Vladimír Abraham, MBA
ředitel odboru bezpečnosti a krizového řízení

podepsáno elektronicky, za správnost: Knížek

Váš dopis zn. e-mail
Ze dne 12.7.2021
Naše zn. 21670/2021-SŽ-OR PLZ-OPS
Listů/příloh 2/1

Vyřizuje Ing. Petr Zdeněk
Telefon +420 972 524 450
Mobil +420 724 808 583
E-mail Zdenek@spravazeleznic.cz

TOP CON SERVIS s.r.o.
Ke Stírce 56
182 00 PRAHA 8
Ing. Libor Marek

Datum 24.08.2021

Věc: Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň k dokumentaci pro společné povolení stavby: „Rekonstrukce mostu v km 20,691 na trati Domažlice – Planá u M.L.“

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedenou dokumentaci pro společné povolení stavby zpracovanou firmou:

TOPCON SERVIS s.r.o., Ke Stírce 56, PRAHA 8, HIP – Ing. Libor Marek

K předložené dokumentaci pro společné povolení stavby předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.

Připomínky SMT Plzeň

Souhlasím

Podepsal Frémundová Dana dne 13.08.2021

Připomínky SSZT Plzeň

1. Dotčená kabelizace SSZT musí být ochráněna dle skutečností uvedených v SO 30-02.

Je uvedeno v příloze B. Souhrnná technická zpráva s odkazem na SO 30-02.

Podepsal Rollinger Aleš, Ing. dne 11.8.2021

Připomínky ST Plzeň

2. Pro realizaci je nutné doplnit do objektu železničního svršku úpravu stávajícího železničního svršku v rozsahu úprav GPK. Z důvodu předpokládaných posunů koleje je nutné v rozsahu podbíjení upravit stávající dilatační spáry a případně je nově nastavit posunutím kolejnic.

• Doplněno

3. Úpravy pro rozšíření drážní stezky je nutné provést nejen v rozsahu ZKPP, ale i s přesahem do navazujících úseků tak, aby bylo možno zřídit plynulé přechody šterkového lože.

• Doplněno

4. Navrženou skladbu železničního svršku nutno upravit s ohledem na navazující úseky. Požadujeme provést rekonstrukci polí železničního svršku navazujících na most s jednotnou skladbou pražců i upevnění v části svařené koleje i v navazujícím kolejovém poli. Řešení vyžaduje specifickou přílohu skladby železničního svršku - kolejový plán - nutno doplnit k realizaci stavby.

• Doplněno

Podepsal Schejbal Pavel, Ing. dne 10.08.2021

Připomínky ÚŘP – Odbor Technologie

B. Souhrnná technická zpráva; B.8 zásady organizace výstavby; B.8.2 Omezení provozu
Požadavky na omezení provozu na trati (výluky)

5. V dokumentaci je uváděno, že na trati je naplánována výluka v trvání 45N. V aktuálním návrhu ročního plánu výluk pro rok 2022 je pod číslem výluky V-008309/21 pro rekonstrukci mostu v km 20,691 výluka v rozsahu 40N (termín 8.9. – 17.10.2022). Sjednoťte doby výluk.

Doby výluk byly upraveny.

B.8.3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

6. Práce, prováděné při nepřerušení železničního provozu, musí být prováděny za dozoru pověřeného oprávněného zaměstnance SŽ. Zhotovitel je povinen dodržovat ustanovení předpisu o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽ Bp1, účinného od 1.1.2021 a předpisu SŽDC D1, změna 4, účinného od 10.06.2018.

Bylo doplněno do technických zpráv.

Podepsal Sekyra Jan Ing. dne 13.08.2021

Připomínky Úsek řízení provozu – Provozní obvod Plzeň

B Souhrnná technická zpráva - bod B.2.6 Základní popis stavebních objektů.

SO 30-01/30-02 Přeložka kabelu – CTD (sdělovací)/ SSZT (zabezpečovací)

7. provizorní vyvěšení uvedených kabelů musí být provedeno po celou dobu stavby bez vlivu na organizování a řízení drážní dopravy.

Bylo doplněno

B Souhrnná technická zpráva - bod B.8.1 Postup výstavby:

8. Výluka nebude konána v úseku trati Domažlice – Planá u M. L., ale pouze v úseku Domažlice (vjezdového návěstidla PS v km 6,375) – Poběžovice (k vjezdovému návěstidlu S km 20,874).

Bylo opraveno

Podepsal Fremund Karel, Ing. dne 12.8.2021

Připomínky CTD – dokumentace a evidence

9. Vyjádření ČD – Telematika a.s. odbor Výstavba, skupina Plzeň:
Je třeba respektovat vyjádření SKS Plzeň Ing. Švec. Zapsal: Martin Černý + 2x příloha.
Vyjádření je součástí dokladové části a bude při realizaci respektováno zhotovitelem.

Podepsal Čáp František dne 18.08.2021

Připomínky ÚT Plzeň – oddělení investiční

10. Do SO 00 01 je třeba doplnit položku výstroj trati. Pro lom nivelety v km 20,661995 musí být osazen sklonovník 5/20 ‰.

• **Doplněno**

11. Sklon svahu náspu 1:1 je příliš příkrý. Ve vzorových příčných řezech tento sklon zmírněte na 1 : 1,5 nebo navrhnete jeho úpravu, např. doplněním výztužnými prvky.

• **Upraveno, bude navrženo rozšíření pláň tělesa pomocí zídek U3**

Podepsal Lískovec Jiří, Bc. dne 23.08.2021

Požadujeme tyto připomínky projednat a zpracovat v / tomto / dalším / stupni dokumentace.

O zpracování připomínek chceme být informováni.

Případně požadujeme jejich zpracování do posuzovacího protokolu investora stavby nebo jejich zajištění během realizace stavby zpracováním do smlouvy o dílo.

Upozorňujeme, že Oblastní ředitelství Plzeň není auditorem této dokumentace a toto souhrnné stanovisko nenahrazuje odpovědnost schvalovatele za schválení projektové

dokumentace a za podmínky uvedené ve schvalovacím a posuzovacím protokolu investora stavby. Odpovědnost za předložené dílo zůstává na zhotoviteli předložené dokumentace.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň se týká stavby (nebo její části) pouze v rozsahu dle předložené dokumentace a všechny případné změny musí být opětovně projednány.

Souhrnné stanovisko Oblastního ředitelství Plzeň nenahrazuje rozhodnutí, stanoviska, vyjádření, souhlas, případně jiná opatření dotčených orgánů vyžadovaná zvláštními předpisy nebo jinými nařízeními provozovatele dráhy a investora.

Oblastní ředitelství Plzeň požaduje dodat - nejpozději při předání staveniště zhotoviteli - jedno vyhotovení schválené projektové dokumentace v tištěném provedení.

Tento požadavek vyplývá z povinností správy železnic, na kterou byla stavba projektována a bude realizována.



Digitálně podepsal Ing.
Radek Makovec
Datum: 2021.08.24
08:18:58 +02'00'

Ing. Radek Makovec
ředitel Oblastního ředitelství Plzeň

Přílohy

Příloha A – CTD 1_Vyjádření

Příloha B – CTD 2_Všeobecné podmínky