

DÍL 2

ZÁVAZNÝ VZOR SMLOUVY

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

„Modernizace ŽST Karlovy Vary - staniční část“



Správa železniční dopravní cesty

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE



**Operační program
Doprava**



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Stavba:	Modernizace žst. ŽST Karlovy Vary - staniční část
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby
Označení stavby:	veřejná dopravní (drážní) stavba liniového charakteru
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Dlážděná 1003/7 110 00, Praha 1, Nové Město
Zástupce investora:	Stavební správa západ Sokolovská 178/1955, 190 00, Praha 9
Kraj:	Karlovarský
Okres:	Karlovy Vary
Trat' dle č. JŘ	č. 140 – Chomutov - Karlovy Vary - Cheb č. 142 - Karlovy Vary d.n. – Johanngeorgenstadt (DB)
Traťový úsek dle č. TÚ:	č. 0112 - Chomutov, západní zhlaví (mimo) – Cheb (mimo) č. 0141- Karlovy Vary - Potůčky
Dopravny dle č. TU:	č. 0112 L1 žst. Karlovy Vary
Kategorie trati:	TEN-T, celostátní

2. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

- 2.1 Dle požadavků Smlouvy o dílo (SOD) a dle požadavků všeobecně technických podmínek (VTP) bude dokumentace projednána. Kontaktní zástupci Objednatele, ve věcech technických:

JMÉNO	TELEFON/ EMAIL	SPECIALIZACE
Ing. Vlastimil Spiegl	+420 970 524 477; 607 089 896 Spiegl@szdc.cz	Celková koncepce zpracování dokumentace

Další kontaktní zástupci Objednatele jak ve věcech smluvních, tak ve věcech technických viz příslušná SOD projektu stavby.

- 2.2 V rámci zpracování dokumentace stavby musí být provedena koordinace s připravovanými případně aktuálně zpracovávanými investičními akcemi:

INVESTIČNÍ AKCE	STUPEŇ DOKUMENTACE	INVESTOR ODEVZDÁNÍ
Technicko ekonomická studie železniční trati Ústí nad Labem hl.n. - Most - Chomutov - Karlovy Vary - Cheb (mimo)	TES	SŽDC s.o. 11/2009
Výhledový provozní koncept na trati Ústí n/L - Cheb		SŽDC s.o. 10/2010
Zvýšení TR Nové Sedlo - Sokolov a Hájek - Dalovice, 2. stavba	Přípravná dokumentace	SŽDC s.o. 12/2012
Rekonstrukce PZS v km 188,909 (P84) na trati Chomutov - Cheb	Přípravná dokumentace	SŽDC s.o. 07/2014
Rekonstrukce PZS v km 193,244 (P85) na trati Chomutov - Cheb	Přípravná dokumentace	SŽDC s.o. 07/2014
Karlovy Vary – lávka přes nádraží	DSP	MMKV
Úprava přednádražního prostoru před horním nádražím	DÚR	MMKV
Revitalizace trati K. Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt	Projekt stavby	SŽDC s.o. 11/2015
Revitalizace trati Chomutov – Karlovy Vary	Přípravná dokumentace	SŽDC s.o. 07/2014

- 2.3 Pro zpracování dokumentace stavby jsou v příloze zvláštních technických podmínek (ZTP) doložené následující technické podklady:

- Příloha č.1 – PD stavby "Modernizace ŽST Karlovy Vary" – Přípravná dokumentace
- Příloha č.2 – Záměr projektu stavby

- 2.4 Předmětem zakázky je zpracování projektu stavby „Modernizace ŽST Karlovy Vary - staniční část“, jehož součástí bude rovněž autorský dozor a funkce koordinátora BOZP.

AUTORSKÝ DOZOR

Autorský dozor (AD) je sjednáván jako občasný související výkon projektanta ve výstavbě jako autora projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení, který ověřuje soulad prováděné stavby s výše uvedenou dokumentací v průběhu její realizace. Působnost AD se vztahuje již na fázi realizační přípravy (dokumentace pro provádění stavby, předávání a příprava staveniště apod.) a souvisí jak s fází vlastní realizace stavby s ověřením vhodnosti a správnosti navrženého řešení, tak s fází prokázání kvality projektové dokumentace splněním kvantitativních i kvalitativních parametrů stavby, vyzkoušení a průkazů (ověření předem stanoveného záměru objednatele a dosažení sjednaných cílů projektu). Projektant odpovídá za správnost, celistvost, úplnost a bezpečnost stavby provedené podle jím zpracované projektové dokumentace a proveditelnost stavby podle této dokumentace, jakož i za technickou a ekonomickou úroveň projektu technologického zařízení, včetně vlivů na životní prostředí. Cílem a náplní činnosti AD je zajistit konečnou kvalitu stavby po celou dobu její realizace včetně záruční doby a minimalizovat její finanční náklady.

ČINNOST KOORDINÁTORA BOZP

Předmětem plnění je kompletní zajištění funkce a činnosti koordinátora BOZP při přípravě (dále jen koordinátor) podle podmínek zákona č. 309/2006 Sb., v platném znění a souvisejících zákonů a nařízení vlády, zejména nařízení vlády č. 591/2006 Sb. a č. 592/2006 Sb. Jedná se o zpracování „Plánu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi“ a „Manuálu údržby z hlediska BOZP“.

3. ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ A CHARAKTERISTIKA TRATĚ:

3.1 Stavba se nachází v traťovém úseku (TU) a definiční úsek DÚ:

TU 0112 - Chomutov, západní zhlaví (mimo) – Cheb (mimo)

TU 0141 - Karlovy Vary - Potůčky

zahrnuje úpravu dopravní:

- č. 0112 L1 žst. Karlovy Vary

a traťových úseků:

- Chomutov, západní zhlaví (mimo) – Cheb (mimo)
- Karlovy Vary - Potůčky

3.2 Charakteristika tratě:

Železniční stanice (žst.) Karlovy Vary se nachází na dvoukolejné železniční trati SŽDC č.533 Kadaň-Pruněřov - Cheb, která je frekventovaná, jak v dopravě osobní, tak i v dopravě nákladní. Dále žst. leží na jednokolejné trati SŽDC č. 536C Karlovy Vary d.n. – Johannegeorgenstadt (DB). Žst. Karlovy Vary leží v km 185,452 celostátní dráhy dvoukolejné trati Kadaň-Pruněřov – Cheb elektrifikované v úseku Kadaň- Pruněřov (km 138,900) – Cheb střídavou soustavou 25 kV 50 Hz.

V současnosti jsou v žst. Karlovy Vary pouze úrovněová nástupiště, což výrazně ovlivňuje jak propustnost stanice a celé železniční trati, tak především bezpečnost nástupu a výstupu cestujících přijíždějících a odjíždějících z tohoto lázeňského města. Část lázeňských hostů z domova i ze zahraničí využívá k dopravě služeb železnice, a tak první dojem o místě svého léčebného pobytu získává právě v žst. Karlovy Vary, která se tak stává vstupní branou města. Projekt stavby bude vypracován ve smyslu schválené přípravné dokumentace.

Hlavním cílem této dílčí stavby je přispět vhodným infrastrukturním opatřením ke zkrácení cestovní doby v úseku Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb pro dosažení přípojně skupiny v žst. Cheb mezi dálkovými linkami R5 Praha – Ústí n/L – Cheb a R29 Nürnberg – Cheb. Stavba je součástí celého souboru staveb a opatření, která umožní úpravou železničního svršku, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení zvýšení traťové rychlosti a zkrácení jízdních dob. V uvedeném úseku již bylo realizováno několik staveb pro dosažení zvýšení TR, další probíhají nebo jsou v přípravě. Cílem projektu je tedy jednak vybudování nových nástupišť

a přístřešků 1. a 2. nástupiště , včetně výstavby podchodu, potřebných úprav železničního svršku a spodku, staničního zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a dalších návazných zařízení. Nedílnou součástí projektu je likvidace objektů z 1. fáze výstavby „Modernizace ŽST Karlovy Vary – výpravní budova“ a přepojení sdělovacích a zabezpečovacích technologií. Kolejové úpravy v ŽST vycházejí především z umístění nových nástupišť a jsou v souladu s dalšími požadavky zadavatele a s výsledky dopravní technologie. Úpravy zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, úpravy komunikace, kanalizace a úpravy trakčního vedení pak navazují na vlastní řešení kolejí a nástupišť. Stavba původně nesla název „Rekonstrukce 1. a 2. nástupiště ŽST Karlovy Vary“. Následně byla do této stavby zařazena i související stavba „Výpravní budova Karlovy Vary horní nádraží“, která byla původně stavbou jiného investora (ČD a.s.). Po sloučení těchto dvou staveb do jediné, došlo i k přejmenování názvu stavby na „Modernizace ŽST Karlovy Vary“. Pro umožnění samostatné výstavby nové výpravní budovy v 1. fázi stavby, bylo související řešení zahrnuto do jediného stavebního objektu (SO 2210 Karlovy Vary výpravní budova horní nádraží) se všemi potřebnými podobjekty (technologie budovy, přeložky, provizorní zařízení). Nedílnou součástí zpracování projektové dokumentace je koordinace s akcí „Modernizace ŽST K. Vary - výpravní budova“, která se nachází ve stupni realizace.

- 3.3** V rámci přípravné dokumentace byla provedena předkategorizace materiálu železničního svršku. V rámci projektu bude zpracována potřeba využití vhodného vyzískaného regenerovaného materiálu. Projektant v rámci projektu prověří, zda lze využitelný materiál opětovně použít v rámci stavby a tuto skutečnost zohlední v POV.
- 3.4** Stávající kolejové lože bude recyklováno - část bude použita do kolejového lože, část do konstrukčních vrstev, zbytek bude uložen na skládku.
- 3.5** V rámci projektu stavby bude provedená časová, funkční a věcně technickou koordinaci s budoucími záměry a stavbami v zájmovém území a dořešené případné změny v zájmovém území stavby uskutečněné mezi odevzdáním PD a zpracováním Projektu stavby.
- 3.6** Projektované kapacity:
- | | |
|----------------|--------------|
| - délka stavby | 1,792 km |
| - žst. Chodov | max. 70 km/h |
- 3.7** V oblasti železničního svršku a spodku:
- | | |
|----------------------------------|--------|
| - vloženo nových výhybek | 13 ks |
| - vloženo regenerovaných výhybek | 1 ks |
| - vloženo nových kolejí | 840 m |
| - vloženo regenerovaných kolejí | 1796 m |
- 3.8** V oblasti nástupišť :
- | | |
|---------------------------------|---------------|
| - nástupiště | 2 ks |
| - nástupiště ostrovní | 250 m |
| - nástupiště vnější (+ostrovní) | 160 m (+90 m) |
- 3.9** V oblasti mostních staveb :
- | | |
|-----------|------|
| - podchod | 1 ks |
|-----------|------|
- 3.10** V oblasti silnoproudé technologie, TV a EOv :
- | | |
|-----------------------------|--------------------|
| - osvětlovací stožáry velké | 20 ks |
| - osvětlovací stožáry malé | 20 ks |
| - osvětlovací věže | 6 ks (2 stávající) |
| - ohřev výhybek | 24 ks |
| - trafostanice EOv | 1 ks |

4. GEOTECHNICKÉ, GEODETICKÉ A OSTATNÍ POŽADAVKY

- 4.1** V rámci projektu stavby bude provedeno ověření a doplnění stávajícího stavu inženýrských sítí (aktualizovaného), u kterých by mohlo dojít k závažné kolizi v návrhu technického řešení.

- 4.2 Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí a pozemků v místech, kde dochází k nevyhnutnému zásahu mimo hranici dráhy musí být aktualizované a ověřené.
- 4.3 Pro další projektový stupeň je nutné doplnit geotechnický průzkum žel. spodku, mostních objektů a kontaminace kolejového lože. Podle časového horizontu realizace dalšího stupně dokumentace příp. aktualizovat předkategorizaci žel. svršku.
- 4.4 Dále je nutné aktualizovat geodetické zaměření po realizaci stavby „Modernizace ŽST Karlovy Vary – výpravní budova“.
- 4.5 Dle platnosti vyjádření o existenci inženýrských sítí příp. aktualizovat jejich zakres.
- 4.6 Do projektu zpracovat v plném rozsahu dokumentaci skutečného provedení stavby, „Modernizace ŽST Karlovy Vary – výpravní budova“. Pokud v době zpracování projektu nebude projekt skutečného provedení výše jmenované akce dostupný bude přizván zástupce zhotovitele na konferenční projednání Projektu stavby, za účelem zpracování změn majících dopad do Projektu stavby.
- 4.7 Dle požadavku objednatele bude v dalším stupni doplněno měření vibrací.
- 4.8 V dalším stupni je nutné realizovat hydrogeologický průzkum, který zmapuje vodní zdroje v bezprostřední blízkosti posuzovaného záměru a stanoví případnou míru ovlivnění během realizace.
- 4.9 Součástí projektu stavby bude rovněž řešení demolice provizorního objektu, odpojení sdělovacích a zabezpečovacích zařízení z 1.fáze „Modernizace ŽST Karlovy Vary – výpravní budova“. Součástí projektového řešení budou rovněž restaurátorské práce, demontáž a přemístění historického zastřešení 1.nástupiště, včetně stavebněhistorického průzkumu a návrhu na jeho restaurování, s patřičnými projednáními a souhlasy památkových institucí. Demolice bude rovněž řešit vnější sadové úpravy v místě zdemolovaného objektu.
- 4.10 V rámci další projektové přípravy, je třeba sledovat související stavby, a v případě realizace v předstihu s naší stavbou, upřesňovat rozhodující polohy geodetickými souřadnicemi pro vzájemnou koordinovanost. Především se jedná o situování podchodu v návaznosti na stavbu nové výpravní budovy.
- 4.11 Další požadavky na geodetické doměření vyplynou z požadavků zpracovatelů jednotlivých SO a PS v rámci dalšího stupně projektové přípravy.
- 4.12 Vzhledem k faktu, že pro předchozí stupně projektu je používán jiný název celé akce je součástí vypracování objektu též aktualizace dokladové části, a to částí relevantních zpracovávané části Projektu stavby(Všechny vyjádření a souhlasy k vydání stavebního povolení).

5. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

- 5.1 Budou aktualizovány názvy v dokumentech nezbytných pro získání finanční podpory v rámci Operačního programu Doprava – stanovisku KÚ Karlovarského kraje k evropsky významným lokalitám a ptačím oblastem vydaném podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. a vyjádření MŽP z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (viz dokladová část přípravné dokumentace). Nové dokumenty budou bezprostředně po vydání zaslány zadavateli (Ing. Petr Pokorný - PokornyP@szdc.cz) a současně zařazeny do dokladové části.
- 5.2 Budou popsány veškeré významné změny technického řešení oproti předchozímu stupni projektové dokumentace.
- 5.3 Část dokumentace řešící vliv stavby na životní prostředí bude uspořádána dle Směrnice GŘ č. 11/2006. Část **B.3** bude obsahovat všechny přílohy nutné pro získání stavebních povolení.
- 5.4 Hluková studie a dendrologický průzkum budou převzaty z předchozího stupně – přípravné dokumentace, pokud jejich obsah bude dostačující.
- 5.5 Náklady vzniklé v souvislosti s manipulací s odpady (vytěžení, nakládka, odvoz na skládku) a poplatek za uložení na skládku budou vedeny u jednotlivých SO vždy samostatně. Uvedené náklady nelze vykazovat jako agregované položky. Plně přitom bude respektována Směrnice generálního ředitele č. 20/2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u SZDC, s.o. a závazné

vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů“ vč. „Dodatku č. 3 – změna v zařazení vybraných položek do souhrnného rozpočtu“ zn.: 2 245/05 – OI ze dne 27.10.2006 a rovněž dopis zn. 15 651 /08 – OI ze dne 30.4.2008 „Uvedení výše nákladů na posouzení shody (notifikace) a BOZP do doby vydání novelizované směrnice č. 20/2004“

5.6 Bude zpracován plán opatření pro případ havárie (havarijní plán), a to jako samostatná příloha. Členěn bude následujícím způsobem:

- preventivní opatření (zásady 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 (zastavení úniku vč. uvedení prostředků k odstraňování havárie)
- 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). Součástí budou i řádky s vynechaným místem pro pozdější doplnění kontaktů na zhotovitele stavby a zástupce investora. Tyto údaje budou uvedeny v přehledné tabulce.

V případě splnění podmínek uvedených v § 2 písm. b) a c) vyhlášky č. 450/2005 Sb., o *náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu* zhotovitel zajistí schválení havarijního plánu příslušným vodoprávním úřadem. Ke schválenému havarijnímu plánu bude následně připojena kopie tohoto pravomocného rozhodnutí.

5.7 Vzhledem v plánované recyklaci štěrkového lože bude součástí projektu stavby rozptylová studie. Recyklace stavebních hmot vč. štěrkového lože, jejíž projektovaná kapacita přesahuje 25 m³ za den je na základě §11 odst. 2 zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší považována za vyjmenovaný stacionární zdroj a v příloze č. 2 tohoto zákona je uvedena pod kódem 5.12. V návaznosti na rozptylovou studii bude do projektu stavby zařazen rovněž odborný posudek podle § 11 odst. 8 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

V případě, že během realizace stavby bude ve větším objemu docházet k přesypům sypkých materiálů, nebo zde vzniknou deponie těchto materiálů (jedná se o stacionární zdroje neuvedené v příloze 2 zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší), obecní úřad obce s rozšířenou působností bude požádán o vydání závazného stanoviska.