Č.j.: 14161/2014-SSZ

Díl 3

TECHNICKÉ POŽADAVKY A VÝCHOZÍ PODKLADY

Část 1

VŠEOBECNÉ A ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

„Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem“

Veřejná zakázka na zpracování přípravné dokumentace a záměru projektu

Správa železniční dopravní cesty

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE

OBSAH

ÚVOD **2**
1 PŘEDMĚT ZADÁNÍ **2**
2 OBECNÉ POŽADAVKY **3**
3 ROZSAH STAVBY **5**
4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ **5**
4.1 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE 6
4.2 ORGANIZACE VÝSTAVBY 7
4.3 ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ 7
4.4 SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ 8
4.5 MOSTNÍ OBJEKTY 9
4.6 TRAKČNÍ VEDENÍ A SILNOPROUDÁ ZAŘÍZENÍ 9
4.7 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK, SPODEK, NÁSTUPIŠTĚ, PŘEJEZDY 11
4.8 POZEMNÍ STAVBY, PŘELOŽKY SÍTÍ, OSTATNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY 12
4.9 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 12
4.10 ÚPRAVY ČÁSTI I GEODETICKÁ DOKUMENTACE 13
5 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE **13**
6 EKONOMICKÉ HODNOCENÍ, SOUHRNNÝ ROZPOČET A ZÁMĚR PROJEKTU **14**

ÚVOD

Stavba „**Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem**“ je jednou z dílčích staveb, jejichž zpracování vyplynulo ze studie proveditelnosti „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha - Vysočany“ (SUDOP PRAHA 2/2014), která byla po projednání v CK MD schválena Ministerstvem dopravy dopisem čj. 114/2014-910-IZD/8 z 2. 7. 2014 a GŘ SŽDC schvalovacím protokolem čj. 29 903/2014-O7 z 9. 7. 2014.

Místem rekonstrukce je ŽST Lysá nad Labem, ze které vycházejí trati Kutná Hora hl. n. – Lysá nad Labem (dle TTP č. 502A, dle JŘ pro cestující č. 231), Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ (dle TTP č. 503A, dle JŘ pro cestující č. 072), Lysá nad Labem - Praha-Vysočany (dle TPP č. 524A, dle JŘ pro cestující č. 231) a Lysá nad Labem – Milovice (dle TTP č. 524B, dle JŘ pro cestující č. 232).

Trati Kutná Hora – Lysá n. L. – Ústí n. L. západ i Lysá n. L. – Praha-Vysočany jsou součástí dráhy celostátní a jsou zařazeny do sítě TEN-T jako součást hlavní sítě nákladní dopravy a globální sítě osobní dopravy. Trať do Milovic je dráhou regionální. V současné době jsou všechny tyto trati elektrifikované (3 kV ss) a s výjimkou trati do Milovic i dvoukolejné. Dovolená traťová třída zatížení je D4, rychlost 120 km/h. Provozovatelem dráhy je SŽDC s. o., místní správce OŘ Praha.

Cílem stavby je kompletní přestavba kolejiště ŽST Lysá nad Labem, směřující k těmto cílům:

- změna konfigurace kolejiště pro umožnění současného pobytu osobních vlaků a rychlíků ve směru Čelákovice, jako podmínka pro zavedení taktu 15 minut na této trati,
- změna konfigurace kolejiště pro umožnění současných vlakových cest na kostomlatském zhlaví (současné odjezdy, resp. vjezdy ve směrech Kostomlaty n. L. a Milovice),
- prodloužení staničních kolejí pro nákladní vlaky tak, aby jejich délka umožnila zastavení vlaku délky až 740 m,
- zvýšení možné rychlosti pro průjezd vlaků ve směru Nymburk – Čelákovice a zpět na 100 km/h.

Pro naplnění těchto cílů je potřebná celková rekonstrukce kolejiště železniční stanice včetně obou zhlaví a včetně realizace dílčí směrové přeložky směr Čelákovice v délce cca 600 m. Současné jazykové a ostrovní nástupiště, spolu s podchodem pod kolejištěm, budou podle možnosti zachována s částečnou rekonstrukcí, dále bude vybudováno nové druhé ostrovní nástupiště a nové vnější nástupiště. Rekonstrukcí projdou též veškeré technologické objekty ve stanici. Koncepce rekonstruované stanice je dána podkladovou studií proveditelnosti. Součástí stavby není rekonstrukce odbavovacích prostor pro cestující ani přednádraží.

V rámci související projektové přípravy již byla zpracována studie proveditelnosti „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany“ (SUDOP PRAHA a.s., 7/2013), z níž byla schválená varianta „STŘED 2 - RZ“.

1 PŘEDMĚT ZADÁNÍ

Předmětem zadání je vypracování přípravné dokumentace („PD“) včetně záměru projektu („ZP“) na stavbu **„Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem“,** a to v souladu s touto zadávací dokumentací.

Součástí díla je Doprovodná technická dokumentace nutná pro zpracování Záměru projektu, zpracování Oznámení respektive Dokumentace posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen EIA); jeho projednání až do doby vydání Závěru zjišťovacího řízení respektive Stanoviska, zapracování podmínek ze závěru procesu EIA.

ZP bude zpracován dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění včetně příloh. Dokumentace bude

obsahovat všechny touto směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.

PD rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět veřejné zakázky v nezbytném rozsahu pro možnost zadání dalšího stupně dokumentace. Zhotovitel PD musí sledovat zpracování nejvhodnějšího technického a ekonomického řešení.

PD bude též sloužit jako dokumentace pro územní řízení, součástí zakázky je zajištění úplné dokladové části pro územní řízení, úprava paré dokumentace sloužících pro územní řízení do podoby odpovídající vyhl. č. 499/2006 Sb., příloha 1 v platném znění. Pokud bude pro realizaci stavby nutná změna některého územního plánu, je součástí zakázky rovněž dokumentace pro tuto změnu.

PD bude projednána s právnickými a fyzickými osobami dotčených stavbou v rozsahu nutném pro vydání potřebných povolení pro vydání rozhodnutí o umístění stavby, popř. upuštění od územního řízení podle zákona č. 183/2006 Sb. Součástí předmětu díla je i spolupráce při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci.

2 OBECNÉ POŽADAVKY

PD stavby bude zpracována dle zadávací dokumentace. PD stavby bude zpracována v souladu se Směrnicí generálního ředitele č.11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, vydané pod Č. j.:13 511/06-OP dne 30. 06. 2006, ve znění Změny č. 1, přílohy č.1, č.j. 4117/2012-OI s účinností od 1.4.2012, a dodatku č. 11 k opatření VŘ DDC Č. j.: 1009/94 (Úvodní list) Č. j.: 100/03-KVŘ DDC ze dne 16. 01. 2003.

PD stavby bude respektovat obecně platné předpisy, zejména zákony č. 266/1994 Sb. o drahách, č. 183/2006 Sb. stavební zákon a jejich prováděcí vyhlášky, vše v platném znění.

ZP + PD musí prioritně odpovídat schváleným územně plánovacím dokumentacím.

PD stavby bude respektovat technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému, zejména TSI CCS, TSI CR ENE, TSI PRM a TSI CR INFRA a Směrnici 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR.

PD stavby bude zpracována dle technických norem, uvedených v obecně závazných vyhláškách nebo zezávazněných dokumentech SŽDC, které jsou uvedeny jako závazné v TKP staveb státních drah nebo této zadávací dokumentaci. Dále bude respektovat dokumentace a předpisy SŽDC.

Nákladová část bude zpracována dle platného znění Směrnice generálního ředitele č.20/2004, vydané pod Č. j.: 4 124/04-OI dne 08. 11. 2004 s účinností od 01. 12. 2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů“ v platném znění.

Dokumentace musí být vyhotovena a předána dle Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací Správa železniční dopravní cesty a jinými subjekty č.j. 40952/2012-OIT (účinnost 1.4.2013) a dle aktualizovaného „Prováděcího opatření k předávání digitální dokumentace z investiční výstavby“ (č. j. 2347/1999-07 ze dne 03. 12. 1999, ve znění č. j.1162/2002-O7 ze dne 17. 05. 2002, č. j. 1615/2003-O7 ze dne 21. 08. 2003 a č. j. 6154/04-OI ze dne 01. 11. 2004). PD bude obsahovat v souhrnné technické zprávě vymezení rozsahu stavební a technologické části stavby podle aktuálního číselníku „Přehled traťových a definičních úseků“ (tj. TUDU a staničení (km)) – viz SŽDC (ČD) M 12 Předpis pro jednotné označování tratí a kolejišť a SR 12 (M) Služební rukověť k předpisu pro jednotné označování tratí a kolejišť v IS ČD, oboje č.j. 59 792/99-029 ze dne 20.10.1999, v platném znění.

Počet vyhotovení ZP a PD stanoví příslušná smlouva o dílo. Zhotovitel bude na vyžádání investora rovněž poskytovat dokumentaci v otevřené formě (např. ve formátu .docx).

PD stavby bude obsahovat doložené výkazy výměr (v příslušných paré s oceněním).

Čistopis dokumentace bude zhotovitelem autorizován minimálně ve třech soupravách, tj. opatřen razítkem příslušné autorizované osoby a jejím podpisem). Na koordinačních výkresech ve všech soupravách bude potvrzení zhotovitele PD o provedené podrobné koordinaci jednotlivých profesí a navazujících objektů a provozních souborů stavby s otiskem razítka odpovědných autorizovaných osob a jejích podpisem.

PD bude přehledně upravena. Všechny části budou řádně popsány. Krabice budou očíslovány a popsány, každá bude mít přehledný obsah. Zároveň bude předán přehledný soupis rozdělení celé projektové dokumentace v jednotlivých krabicích.

Dle potřeby a požadavků příslušných úřadů bude zhotoven počet výtisků a podkladů pro projednání a podklady pro jednotlivá územní řízení.

Dle potřeby pro projednání, budou objednateli průběžně poskytovány části digitální verze.

Dokumentace bude přehledně upravena. Všechny části budou řádně očíslovány a popsány a opatřeny seznamem v nich uložené dokumentace.

Jeden výtisk podkladů a dokladů k podání žádostí o územní rozhodnutí (včetně návrhu vyplněné žádosti o toto povolení) dle požadavku stavebního úřadu bude odevzdán navíc objednateli.

Součástí PD a ZP bude zpracování ekonomického hodnocení metodou CBA (finanční analýza nákladů a přínosů). Hodnocení bude obsahovat finanční a ekonomickou analýzu. Hodnocení musí být provedeno pro konkrétní řešený úsek. Kromě uvedených analýz budou získané výsledky podrobeny analýze citlivosti a rizik. Na závěr bude proveden rozbor vypočtených výsledků a budou z nich vyvozeny konkrétní závěry a doporučení. Finanční model bude prezentován jak formou technické zprávy, tak formou CBA tabulek pro finanční a ekonomickou analýzu. Ekonomické hodnocení stavby požaduje zadavatel vypracovat na základě Ministerstvem dopravy schválených Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury, vydaných ve Věstníku dopravy č. 11/2013-, ve znění pozdějších změn vydaných ve Věstníku dopravy č. 5/2014 a 9/2014. Na závěr ekonomického hodnocení budou uvedeny převzaté výsledky z podkladové studie proveditelnosti.

PD bude obsahovat odpovídající technické řešení stavby a stanoví celkové investiční náklady stavby. PD bude dále kromě jiného obsahovat dokladovou část, ve které budou soustředěna kladná vyjádření všech dotčených vlastníků, orgánů státní správy a ostatních organizací. Součástí dokladové části bude rovněž souhrnné stanovisko příslušného Oblastního ředitelství Praha ke zpracované dokumentaci, dále pak stanovisko GŘ SŽDC - úsek pro provozuschopnost dráhy, pro řízení provozu a úsek pro modernizaci dráhy, dále souhrnné stanovisko GŘ ČD - úsek modernizace dráhy. Práce projektanta na dokladové části bude ukončena až po schválení přípravné dokumentace na GŘ SŽDC. V případě, že stavba nebude vyžadovat územní řízení, bude dokladová část obsahovat vyjádření příslušného stavebního úřadů dle §15 stavebního zákona.

Geodetické a mapové podklady poskytne zadavatel, prostřednictvím Správy železniční geodézie Praha (SŽG), vítěznému zhotoviteli veřejné zakázky pro vyhotovení přípravné dokumentace a záměru projektu.

Mapové podklady budou vyhotoveny v SW MicroStation v8i.

Po zahájení prací na dokumentaci svolá projektant vstupní jednání, na které pozve všechny dotčené útvary dráhy a potřebné zástupce orgánů státní správy. Na tomto jednání se upřesní technické řešení. Z tohoto jednání projektant zpracuje zápis, který bude součástí dokladové části přípravné dokumentace.

V průběhu prací si zhotovitel PD zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami. Stejným způsobem si v případě potřeby zajistí potřebné vnitropodnikové směrnice SŽDC, Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, předpisy SŽDC, normy TNŽ apod.

V PD pokud možno nebudou navržena řešení vyžadující výjimku z norem a předpisů. Případná úlevová a odchylná řešení musí být předem schválena objednatelem a potřebné souhlasy, výjimky atp. pro navrhovaná technická řešení příslušných PS a SO stavby budou projednány a doloženy v dokladové části.

V PD stavby budou respektovány majetkoprávní poměry mezi SŽDC, s.o., a ČD, a.s., jakož i mezi dalšími dotčenými vlastníky. Členění dokumentace neboli objektová skladba bude navržena podle tohoto kritéria tak, aby každý PS či SO se týkal pouze jednoho vlastníka, a to stávajícího nebo budoucího.

V PD stavby bude rovněž respektováno dělení v rámci ÚMVŽST.

Projektant navrhne takové řešení, které umožní využití technologií, dostupných na trhu a jsou certifikovány pro použití v České republice. Projektant bude dále respektovat skutečnost, že technologie pro použití na celostátních a regionálních drahách ve vlastnictví státu podléhají schvalovacímu řízení podle směrnice SŽDC č. 34 – „Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektroniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty, ve znění změny č. 1“.

Objednatel klade důraz na kladné veřejnoprávní projednání stavby podle zákona č.183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Přípravná dokumentace musí být projednána se všemi dotčenými subjekty včetně správních úřadů a její součástí budou příslušné souhlasy či jejich rozhodnutí včetně dokladů projednání s vlastníky dotčených nemovitostí u dočasných záborů, u trvalých záborů včetně vyjádření se zastavěním pozemku, s oddělením zastavěné části, příp. souhlasu s vynětím ze zemědělského půdního fondu nebo lesního půdního fondu. Podmínky stanovené v jednotlivých vyjádřeních budou zapracovány do dokumentace a finančně ohodnoceny v rozpočtové části. Přípravná dokumentace musí respektovat případné pozemkové úpravy v území. Z veškerého projednání provede zhotovitel PD písemný zápis, který předá objednateli PD.

Zhotovitel se zavazuje, že zapracuje případné změny a doplnění, které vyplynou z připomínek, projednání či rozhodnutí orgánů, organizací, fyzických a právnických osob, v průběhu zpracování přípravné dokumentace a po jejím odevzdání.

Průběžně bude zhotovitel dokumentace předávat zadavateli vyjádření dotčených účastníků územního řízení a orgánů státní správy s komentářem o návrhu řešení, tak aby mohlo být včas reagováno na podmínky a případná negativní vyjádření.

Doklady o projednání s vlastníky dotčených pozemků a staveb nebo jinými oprávněnými budou doplněny komentářem, jak jsou řešeny jejich podmínky. Vzor dopisu k obeslání vlastníků dotčených nemovitostí bude předložen zadavateli k odsouhlasení.

Zhotovitel PD zajistí, aby informace o žadateli, předmětu územního řízení a veřejném ústním jednání byla vyvěšena před konáním veřejného ústního projednání na místech určených příslušným stavebním úřadem. Vyvěšení informace o záměru vhodným způsobem zdokumentuje (např. fotodokumentací) a doloží stavebnímu úřadu.

Zhotovitel připraví podklady a podmínky převzetí dokončených stavebních objektů a provozních souborů, včetně pozemků nebo jejich částí do vlastnictví nebo práva hospodaření příslušných právnických osob nebo do vlastnictví fyzických osob.

Zhotovitel připraví podklady a podmínky převzetí dokončených stavebních objektů a provozních souborů včetně pozemků nebo jejich částí a pozemků a staveb, s nimiž má SŽDC s.o. právo hospodařit, případně které mají ČD a.s. ve vlastnictví a nebudou je podle projednání této dokumentace ke své činnosti nadále potřebovat, do vlastnictví nebo práva hospodaření příslušných právnických osob nebo do vlastnictví fyzických osob.

Předpokládá se, že realizace stavby bude spolufinancována z prostředků Evropské unie. Záměr projektu a přípravná dokumentace stavby musí být zpracován zhotovitelem tak, aby Rozpočet projektu odpovídal pravidlům spolufinancování z programu CEF (Connecting Europe Facility).

Součástí PD je i dopracování nutných geotechnických, stavebnětechnických a dalších průzkumů potřebných pro zpracování přípravné dokumentace. Výsledky průzkumu budou shrnuty v Základní geotechnické zprávě.

3 ROZSAH STAVBY

Budou zpracovány:

Přípravná dokumentace („PD“) a Záměr projektu („ZP“) „Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem“.

Stavba bude koordinována s navazujícími stavbami, zejména:

- Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo),
- Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Lysá nad Labem
- stavbami na rameni Kolín – Děčín podle rozpracované studie proveditelnosti,
- stavbami cizích investorů v dotčené lokalitě.

Bude zajištěna koordinace s dalšími stavbami SŽDC, s. o., ČD, a. s., cizích investorů na pozemcích SŽDC, s. o. a ČD, a. s. a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčeném území.

Bude zajištěna koordinace a spolupráce se správci energetických zařízení při uplatnění energetického zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění, na zajištění projektu a realizace příslušných zařízení a přeložek dotčeným správcem. Dále bude zajištěna koordinace a spolupráce se správci elektronických komunikací podle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, v platném znění.

4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Dopravní technologie

Provozní a dopravní technologie bude zpracována dle Směrnice GŘ č. 11/2006. Výhledový rozsah dopravy a výhledové GVD budou převzaty částečně ze schválené studie proveditelnosti optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany (GVD č. 4.6 a 4.12) a částečně z aktuální verze studie proveditelnosti Kolín – Všetaty – Děčín (varianty projektové). Budou dopočteny jízdní doby a provozní intervaly a ověřena realizovatelnost obou výhledových GVD (případně navržena opatření k jejich realizovatelnosti nebo jejich úprava). Budou vypočteny ukazatele propustnosti.

Pro výhledovou organizaci dopravy bude zpracován návrh obsazení staničních kolejí během 2h špičky a vyhodnocena propustnost obou zhlaví (výpočtem dle předpisu SŽDC D24 a současně analýzou návrhového GVD a plánu obsazení staničních kolejí).

V žst. Milovice bude s ohledem na traťové rychlosti prověřena možnost zrušení návěstění dolního žlutého světla na vjezdovém návěstidle.

4.2 Organizace výstavby

Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).

Při plánování organizace výstavby je třeba také minimalizovat počet a délku výluk traťových kolejí (ve všech navazujících směrech). Po celou dobu výstavby je třeba zachovat dostatečný počet

nástupních hran, aby nemusely být odříkány pravidelné vlaky osobní dopravy. Omezení provozu všech vleček je třeba s příslušnými vlečkaři projednat.

Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. TV a ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.

V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí / TV / ZZ:

- délku trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u významných denních nebo nočních výluk);
- vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky / návěstidlem / kilometricky);
- vymezení vylučovaného trakčního vedení;
- činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízd vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích; při všech změnách stavu je nutno přesně specifikovat rozsah funkčnosti ZZ);
- stručný rozsah prací;
- počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout.

4.3 Zabezpečovací zařízení

Zabezpečovací zařízení navrhnout dle Směrnice SŽDC č. 16 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky (čj. 3790/05-OP), ve znění Pokynu generálního ředitele č. 16/2013 Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí čj. S 36880/2013-O13 (účinnost 13.9.2013) a jeho změny č. 1 (účinnost 1.6.2014).

Pro ERTMS/ETCS respektovat a využít výsledky realizace pilotního a komerčního projektu zejména v rozsahu:

- zajištění pro daný účel dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
- zajištění dosažitelnosti všech informací z nově budovaných zařízení ve stavědlových ústřednách SZZ,
- zajištění činnosti GSM-R,
- zajištění výstavby TZZ v systému EAB,
- v napájecích systémech zajištění dostatečné výkonové rezervy i pro tento systém.

Staniční zabezpečovací zařízení žst. Lysá nad Labem, bude 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Součástí je zřízení dálkového ovládání žst. Lysá n. Labem včetně žst. Milovice z CDP Praha. Dle pokynu č. 9/2013 je žst. Lysá nad Labem součástí dálkového ovládání tratě Praha – Nymburk – Kolín, kde je ovládání žst. Milovice zahrnuta. Dále je třeba v souladu s tímto pokynem zřídit ve žst. Lysá n. Labem pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV). Nutno navrhnout nový způsob ovládání žst. Stará Boleslav, která bude dle uvedeného „Pokynu“ součástí DOZ Děčín východ (včetně) – Lysá nad Labem (mimo).

Traťová zabezpečovací zařízení do všech návazných směrů zůstanou stávající.

V rámci obvodu žst. Lysá nad Labem se předpokládá výstavba nových přejezdových zabezpečovacích zařízení, která vyplynou z Rozhodnutí o změně zabezpečení přejezdů vydaném DÚ a těch, která nevyhovují technickým stavem, platným normám a zaváděcím listům. U všech přejezdů je nutno prověřit nutnost jejich existence.

Nutno uvažovat se souvisejícími stavebními úpravami přejezdů. Pro přejezdy, na nichž se bude měnit kategorie zabezpečení, bude nutné v rámci PD zajistit od DÚ Rozhodnutí o změně zabezpečení.

K umístění technologických zařízení SZZ využít přednostně stávající budovy a prostory.

Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ včetně jeho kolejových obvodů.

V řešení projektu stavby je nutno zajistit ustanovení TNŽ 34 2620 článek 13.3, pro vazbu přejezdových zabezpečovacích zařízení na staniční a traťová zabezpečovací zařízení.

Pro zjišťování volnosti kolejí se s ohledem na charakter modernizovaných tratí a zejména pro zajištění přenosu kódu pro národní vlakový zabezpečovač budou pro TZZ a SZZ v definitivním řešení stavby použity kolejové obvody se šuntovou citlivostí nejméně 0,1 ohmu a limitem odolnosti vůči ohrožujícím proudům 1A a vyšším (dle nabídky konstrukce kolejového obvodu). V nově budovaném zařízení nesmí být kolejové obvody, které nevyhovují normě ČSN 34 2613 ed. 3.

Pro správnou činnost kolejových obvodů nutno zajistit předepsané hodnoty svodové admitance.

V části kolejiště, která nevyžaduje použit dodatečně kódované kolejové obvody, mohou být použity počítače náprav, bude-li to provozně a ekonomicky výhodnější, nebo nutné vzhledem k četnosti pojíždění a z toho vyplývající pravděpodobnost ztráty šuntu.

Při použití počítačů náprav je nutno respektovat omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238–3.

Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.

Nutno respektovat Směrnici SŽDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4662 /2014-O12 s účinností od 1.5.2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd.

Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.

4.4 Sdělovací zařízení

Bude navržena místní kabelizace k venkovním telefonním objektům vjezdových návěstidel, PZZ a k elektromagnetickým zámkům umístěným v kolejišti, 2 HDPE trubky a traťový kabel.

Rozhlasové zařízení a vizuální informační systém bude rekonstruován. Navrženo bude rozhlasové zařízení s možností dálkového ovládání a automatickým hlášením dle jízdy vlaku. Navržené rozhlasové zařízení musí umožnit kontrolu provedeného hlášení. Vizuální informační systém bude navržen v provedení LCD s LED podsvícením.

Železniční stanice bude vybavena kamerovým systémem.

Prostory s technologií staničního zabezpečovacího zařízení budou chráněny EZS a příp. ASHS.

Stávající zapojovač realizovaný ve stavbě GSM-R bude zachován a případně doplněn.

Bude navrženo nové hodinové zařízení. Hlavní hodiny budou řízeny signálem DCF. Stávající přenosové zařízení SDH bude zachováno a př. doplněno.

Nutno respektovat TS 2/2008-ZSE Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty.

4.5 Mostní objekty

Stávající konstrukce umělých staveb musí být posouzeny na D4/přidružená traťová rychlost a nové konstrukce umělých staveb musí být navrženy dle ČSN EN 1991-2 na LM 71 se součinitelem α= 1,21. Prostorové uspořádání umělých staveb musí být zajištěno podle ČSN 73 6201.

Podchod pro pěší v žst. Lysá nad Labem bude zachován a rekonstruován v rozsahu, nezbytném pro vstupy na nové ostrovní nástupiště a pro zajištění bezbariérového přístupu na stávající ostrovní nástupiště pomocí výtahů. Na obě ostrovní nástupiště je z důvodu frekvence cestujících třeba zachovat vždy dvojici schodišť.

Veškeré úpravy musí respektovat TSI PRM.

4.6 Trakční vedení a silnoproudá zařízení

Všeobecně

Návrh PD musí splňovat podmínky dokumentu SŽDC,.s.o., Směrnice generálního ředitele č. 16/2005, části 3. Elektrická trakce, elektroenergetika, silnoproud a dispečerská řídící technika.

Energetické výpočty

Pro stanovení dimenzování a způsobu napájení trakčního vedení zpracovány energetické výpočty. Energetické výpočty budou navazovat na energetické výpočty z přípravné dokumentace stavby „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2.stavba – I. část žst. Čelákovice“ (zhotovitel SUDOP PRAHA a.s. v 07/2014), kdy bude sledována varianta způsobu napájení trakčního vedení z nové trakční měnírny Lysá nad Labem, která je připravována v rámci samostatné stavby SŽDC s.o. „Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Lysá nad Labem“ (PD - zhotovitel SUDOP PRAHA a.s. v 11/2013) s tím, že situování této nové měnírny se oproti dosud zpracované PD (v místě stávající SpS Lysá nad Labem) předpokládá v oblasti žst. Milovice, poblíž stávající rozvodny 110/22 kV ČEZ Distribuce, a.s., (se zachováním provozu stávající SpS Lysá nad Labem). V energetických výpočtech bude prověřena možnosti napájení trakčního vedení trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany (optimalizace v rámci navazujících samostatných staveb) včetně navazujících stávajících tratí a trati Lysá nad Labem - Milovice a z této uvažované měnírny a to jak pro případ stávajícího schéma napájení (t.j. zachování provozu stávající měnírny TM Čelákovice), tak pro případ možnosti úplného vyřazení TM Čelákovice z trvalého elektrického provozu.

Trakční vedení a ukolejnění

Návrh dimenzování a napájení trakčního vedení bude vycházet z energetických výpočtů, které budou součástí této PD.

Při návrhu budou sledovány normy ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 122-1.

Návrh trakčního vedení musí současně splňovat požadavky vyplývající z TSI CR ENE - Rozhodnutí Komise 2011/274/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Energie“ transevropského a konvenčního železničního systému.

V návaznosti na navržený rozsah trakčního vedení, železničního svršku a spodku, umělých staveb, úprav zabezpečovacího zařízení a ostatních úprav s tímto souvisejících bude v PD navrženo ukolejnění vodivých konstrukcí dle současně platných norem a předpisů.

DŘT

V PD bude navrženo zřízení a doplnění systému DŘT. Návrh bude současně sledovat zajištění kompatibility a návaznosti nově navrhovaných zařízení systému DŘT s již dříve navrženými resp. realizovanými technologickými zařízeními v oblasti působnosti OŘ SEE Praha

Osvětlení a rozvody nn

Návrh venkovního osvětlení bude proveden dle parametrů a požadavků nové ČSN EN 12464-2 „Světlo a osvětlení - Osvětlení pracovních prostorů - Část 2: Venkovní pracovní prostory“ s účinností od 08/2014, s respektováním požadavků předpisu SŽDC E11, č.j. S 14840/11-OAE – Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor, platného od 1.4.2011. Návrh osvětlení bezbariérových přístupů a schodišť na nástupiště a osvětlení podchodů pro cestující bude sledovat evropský dokument „Rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21. prosince 2007 o technické

specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“, čl. 4.1.2.10 Osvětlení a navazujícího rozhodnutí NB-RAILu - dokumentu RFU-PRM-054 z 3.12.2010.

Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatickém, místním s umožněním dálkového řízení a diagnostiky z centrálního dispečerského pracoviště CDP Praha v souladu s Technickými specifikacemi systémů zařízení a výrobků TS 2/2008 – ZSE čj.11980/09-OAE (druhé vydání).

Diagnostika provozu osvětlení bude přenášena na pracoviště ŘSE (elektrodispečink Praha Křenovka) a na určené pracoviště údržby OŘ, SEE Praha

Pro nově zřizované výtahy v podchodu pro cestující bude navrženo v rámci silnoproudých rozvodů jejich napájení.

Ohřev výhybek

Rozsah elektrického ohřevu výhybek bude vycházet z odůvodněných požadavků daných vypracovanou dopravní technologií systémem schváleným SŽDC, s.o. za dodržení ustanovení předpisu SŽDC E2. Napájení bude navrženo tak, aby odběr elektrické energie zařízení EOV byl pro účely odečtu spotřeby el. energie samostatně měřen.

Ovládání EOV bude navrženo v režimu automatickém/místním s umožněním dálkové diagnostiky z centrálního dispečerského pracoviště CDP Praha v souladu s Technickými specifikacemi systémů zařízení a výrobků TS 2/2008 – ZSE čj.11980/09-OAE (druhé vydání).

Diagnostika provozu EOV bude přenášena na pracoviště ŘSE (elektrodispečink Praha Křenovka) a na určené pracoviště údržby OŘ, SEE Praha

Napájení zabezpečovacího zařízení

Napájení technologie zabezpečovacího zařízení musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19., ČSN 34 2650 ed.2 a obsahovat zajištění ochrany zařízení proti vlivům přepětí. Způsob napájení zabezpečovacích zařízení musí současně splňovat pokyn SŽDC, s.o. - OP č.j. 18031/07-OP z 25.6.2007 - Podmínky pro připojení napájecích zdrojů pro zabezpečovací zařízení jako odběrného zařízení.

Pro nově zřizované přejezdy budou navrženy přípojky nn.

Vliv stejnosměrné 3 kV, DC trakce na okolní zařízení, korozní průzkum.

Z důvodu zamezení negativního ovlivňování úložných zařízení a konstrukcí stejnosměrnými bludnými proudy je nutno provést korozní průzkum dle kapitoly 25, části 25A TKP v platném znění, ve smyslu čl.3.1.1., odst.4 kapitoly 3. Směrnice generálního ředitele SŽDC s.o. č.16/2005, č.j. 3790/05-OP, v rozsahu potřebném pro zpracování přípravné dokumentace.

4.7 Železniční svršek, spodek, nástupiště, přejezdy

Železniční svršek a spodek stanice je nyní ve stavu po částečné přestavbě v 90. letech 20. století. Délka kolejí a celková konfigurace zhlaví nevyhovuje provoznímu modelu, sledovanému pro trať Lysá n. L. – Praha.

Návrh nového kolejového řešení bude vycházet z řešení v podkladové studii proveditelnosti (výkres 2.22) a bude řešit:

- rekonstrukci staničních kolejí, nový kolejový rošt bude tvaru UIC60 v kolejích 1., 2., 3. a 5., popř. též 0. SK, tvaru S49 v ostatních kolejích, pražce betonové s upevněním W14,
- rekonstrukci obou zhlaví s výhybkami novými soustav UIC60 a S49 2. generace podle Směrnice SŽDC č. 77,
- sanaci pražcového podloží v rekonstruovaných kolejích a výstavbu nového zemního tělesa na přeložce zaústění čelákovické trati podle výsledku geotechnického průzkumu, jehož zpracování je součástí zakázky, a předpisů SŽDC (S 4, TKP staveb státních drah). Geotechnický průzkum bude zpracován podle Metodiky geotechnického průzkumu (čj. 16 483/2001-SSP z 16. 11. 2001, ČD SSPHA), SŽDC S 4 a TKP staveb státních drah. Pro

průzkum pražcového podloží budou doplněny kopané sondy a statické zatěžovací zkoušky tak, aby byly ve všech rekonstruovaných kolejích s četností nejméně 5 ks/1 km. Musí být též ověřena únosnost okraje zemní pláně v místě rozšiřovaných stezek, dále musí být provedena vsakovací zkouška v místě vsakovacích objektů a musí být doplněno ověření geotechnických vlastností zemi v místě přeložek,

- odvodnění kolejiště,
- výstavbu nového ostrovního nástupiště v ose současné 9. SK, rekonstrukci současného ostrovního nástupiště v rozsahu zajištění bezbariérové přístupnosti (výtah z podchodu, doplnění hmatového značení pro nevidomé), rekonstrukci jazykového nástupiště mezi 6. a novou 2. SK (rozšíření, doplnění hmatového značení pro nevidomé), výstavbu nového vnějšího nástupiště u nové 4. SK. Nástupiště budou výšky 550 mm nad TK, vyhovující ČSN 73 4959, vzor. listům Ž8, TSI PRM a vyhl. 398/2009 Sb., s hranou z konzolových desek nebo zídky L.

Kolejové řešení musí zajistit v úvodu uvedené cíle stavby, zejména prodloužení kolejí pro nákladní vlaky na nejméně 780 (optimálně až 800) m podle Nařízení EP a Rady č. 1315/2013, vytvoření současných vlakových cest ve stanici a zvýšení rychlosti směr Čelákovice na 100 km/h. Směrová přeložka směr Čelákovice bude řešena ve smyslu návrhu územního plánu města Lysá nad Labem.

Bude prověřeno a pokud možno sledováno zavedení rychlostního profilu V130 v úseku Lysá nad Labem – Milovice bez stavebních úprav a bez změny GPK v tomto úseku

Oproti návrhu ze SP bude dále řešeno zvýšení rychlosti od Kostomlat n. L. do 5. SK umístěním oblouku km 337,1 do převýšení.

Součástí dokumentace bude doložení situace výhledového stavu kostomlatského zhlaví při zapojení nové trati od Čachovic ve variantách (řešení stavebně minimální a řešení s minimalizací kolizních míst ve zhlaví samostatným připojením koleje směr Nymburk až za mimoúrovňovým křížením).

Přesná místa začátků a konců rekonstrukce budou upřesněna v průběhu prací podle upřesnění kolejového řešení.

Železniční přejezdy na boleslavsko-čelákovickém zhlaví budou rekonstruovány při dodržení ČSN 73 6380, v platném znění.

4.8 Pozemní stavby, přeložky sítí, ostatní stavební objekty

Součástí stavby jsou i nezbytné úpravy nebo novostavby pozemních staveb, vyplývající z navrženého řešení, zejména umístění technologie nebo demolice objektů kolidujících s navrženým řešením.

Na novém ostrovním nástupišti bude umístěno zastřešení v rozsahu podle ČSN 73 4959. Stávající zastřešení rekonstruovaných nástupišť bude upraveno (zejména s ohledem na dostavbu výtahu do podchodu).

Bude prověřena využitelnost současných pozemních staveb pro umístění technologických zařízení.

Bude zpracován návrh protihlukových opatření podle Nařízení č. 272/2011 Sb. ve vztahu k možnosti využití staré hlukové zátěže.

Součástí stavby jsou i další nezbytné objekty, vyvolané řešením, například přeložky sítí, úpravy komunikací, objekty protihlukové ochrany, kabelovody a návrh nového orientačního systému.

4.9 Životní prostředí

Kapitola životní prostředí bude zpracovaná v souladu se Směrnicí GŘ č. 11/2006.

Bude klást důraz převážně na zpracování podkapitol:

Odpady

Součástí kapitoly bude vzorkování štěrkového lože, na jehož základě bude stanoveno množství nebezpečných a ostatních odpadů.

Hluk a vibrace

Kapitola Hluk a vibrace bude zpracována v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Bude zpracovaná akustická studie. Součástí studie bude provedeno měření stávající hlukové zátěže, kterým bude kalibrován a následně ověřen výpočet. Měřící body budou odsouhlaseny objednatelem a budou součástí výpočtových bodů. Výsledná naměřená hodnota bude reprezentovat hladinu akustického tlaku zvuku dopadajícího na fasádu posuzovaného objektu, od které bude následně odečtena kombinovaná rozšířená nejistota měření. Ve studii budou definovány všechny použité vstupy, výpočtové body budou umístěny 2 m před fasádou chráněného objektu, pokud možno před okna objektu. U více podlažních objektů budou v rámci výpočtu zohledněna i vyšší patra. Součástí studie bude i prověření staré hlukové zátěže ve vztahu k rozsahu dopravy a rekonstrukce železničního svršku. V podmínkách SŽDC se nově zavádí metodika na stanovení příslušných korekcí emisí hluku v závislosti na konstrukci železničního svršku. Pro jasně specifikované úseky s výměnou svršku (nutno ve studii přesně rozlišit) proto doporučujeme její použití. Metodika ve formátu PDF a její on-line aplikace je ke stažení zdarma po zaregistrování na stránkách http://vlaky-hluk.fd.cvut.cz/index.php?file=vystupy&action=show. Přílohou studie budou hlukové mapy pro stávající a výhledový stav, pro denní a noční dobu. V hlukových mapách budou zakresleny zdroje hluku, výpočtové a měřící body a ochranné pásmo dráhy. V akustické studii bude zohledněn i hluk ze stavební činnosti.

Kácení zeleně

Kapitola kácení bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem GŘ ze dne 20. 2. 2014, č.j.: S 7512/2014 – O15, především s kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě. Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny.

Ve fázi přípravné dokumentace bude rovněž zažádáno o vyjádření dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Součástí kapitoly bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.

EIA

Součástí přípravné dokumentace bude zpracování oznámení dle přílohy č. 3, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí včetně provedení biologického průzkumu v jarním a letním aspektu. Dokumentace bude předložena v počtu o tři výtisky přesahujícím počet dotčených správních úřadů a samosprávných celků. Oznámení bude rovněž předáno v elektronické formě (4x CD).

Před ukončením prací (tisk dokumentace) zhotovitel zašle prostřednictvím elektronické pošty dílo k připomínkám, minimálně 14 dní před plánovaným odevzdáním.

4.10 Úpravy části I Geodetická dokumentace

Geodetická dokumentace bude vyhotovena a předána v souladu s přílohou č.1 Směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006, ve znění pozdějších změn a doplňků s úpravou v části I.3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů :

- jako třetí odstavec se se doplňuje Metodický pokyn ředitele SŽG Praha č.05/2011 (prozatímní) Pro tvorbu ŽBP - č.j. 2479/2011-SŽG PHA-Ř ze dne 1.12.2011,

- stávající třetí odstavec se nahrazuje textem Metodický pokyn ředitele SŽG Praha č.01/2012 (prozatímní) Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, fotokatalogy - č.j. 370/2012-SŽG PHA-Ř (účinnost 13.2.2012), (oba dokumenty jsou umístěny na adrese www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni),
- stávající čtvrtý odstavec se nahrazuje textem Pravidla pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací Správa železniční dopravní cesty a jinými subjekty č.j. 40952/2012-OIT (účinnost 1.4.2013) (dokument je umístěn na adrese www.tudc.cz).

Tato úprava se týká i odstavce Související dokumenty v základní části Směrnice GŘ SŽDC č.11/2006.

Geodetické a mapové podklady poskytne zadavatel, prostřednictvím Správy železniční geodézie Praha (SŽG), vítěznému zhotoviteli veřejné zakázky pro vyhotovení přípravné dokumentace a záměru projektu.

Mapové podklady budou vyhotoveny v SW MicroStation v8i.

Poznámka: V žst. Lysá nad Labem a přilehlých traťových úsecích geodetické podklady (ŽBP) (SŽG Praha 2009 – 2011) vyhovují platným TKP staveb státních drah. Ucelené mapové podklady (mapové podklady pro projektování stavby), které by vyhovovaly platným TKP staveb státních drah, nejsou k dispozici. Po ověření je využitelná pouze geodetická část dokumentace skutečného provedení staveb: Žst. Lysá nad Labem, rekonstrukce výhybek (1995), Žst. Lysá nad Labem výstavba podchodu (1997), Doplnění ohřevu výměn v žst. Lysá nad Labem (Pragema s.r.o. 11/2012) a Elektrizace trati Lysá nad Labem – Milovice (Pragema s.r.o. 05/2010).

5 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Část “H” – bude rozdělena:

- projednání dokumentace na poradách, zápisy z porad,
- projednání se státní správou + dotčené orgány,
- projednání se správci inženýrských sítí (vyjádření k úpravě a přeložkám sítí, vyjádření k existenci sítí, včetně kontaktů na vytýčení),
- projednání - smlouvy s vlastníky dotčených nemovitostí (pozemků a staveb) nebo jinými oprávněnými,
- stanoviska k dokumentaci z připomínkového řízení, jejich projednání včetně rozhodnutí o akceptování.

Řazení dokladů bude přehledné se seznamem s pořadovými čísly, uvedení adres, č.j. a platností dokumentů, popř. kontaktů. Ke všem dokladům z projednání je nutný komentář projektanta, jak jsou řešeny připomínky obsažené ve vyjádřeních, resp. zda jsou vyjádření kladná. Vyjádření mající formu rozhodnutí musí být opatřena potvrzením o nabytí právní moci.

6 EKONOMICKÉ HODNOCENÍ, SOUHRNÝ ROZPOČET A ZÁMĚR PROJEKTU

Bude zpracováno podle Směrnice GŘ 11/2006 příl. 1 v platném znění a podle metodiky a pokynů, platných v době zpracování zakázky.

Ekonomické hodnocení bude zpracováno pro stav po realizaci předmětné stavby.

Náklady stavby budou zpracovány dle „Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 20/2004“ z 19.11.2004 (Závazný způsob členění nákladů stavby a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů) a „dodatku č. 3 – změny v řazení vybraných položek do souhrnného rozpočtu“ č.j. 2245/05-OI ze dne 27.10.2006.

V nákladech stavby bude dokumentace obsahovat náklad v A1.2 IIČ ve výši dle „Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 20/2004“ z 19.11.2004 a též náklady na činnost koordinátora BOZP v souladu s č.j. 39431/07-OI z 30.11.2007.

Náklady budou rozděleny podle majetku Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.) a ostatní.

Dokumentace bude obsahovat položkový rozpočet v digitální i tištěné podobě. V dílčích termínech dle SOD bude předán položkový rozpočet 2x v tištěné podobě a 4x v digitální podobě. V konečném termínu plnění dle SOD bude předán kompletní položkový rozpočet 4x tištěné podobě a 6x v digitální podobě na CD. Vše samostatně mimo dokumentaci.

Náklady na vyzískaný materiál budou oceněny v souladu se Směrnicí GŘ SŽDC č. 11/2004 ve znění všech změn a dodatků. Vyzískaný materiál vkládaný do stavby bude oceněn v řádku B.1.3 souhrnného rozpočtu – hodnota prací a vyzískaného materiálu dodávaných investorem.

Součásti zakázky je též záměr projektu, který bude zpracován v rozsahu a v souladu se směrnicí Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění včetně příloh.

V Praze dne: 01. 12. 2014

Vypracoval: Ing. Jakub Bazgier