Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Dokumentace pro společné povolení   
a Projektová dokumentace pro provádění stavby a výkon autorského dozoru

(DUSP+PDPS+AD)

„Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou - Svitavy 224,600 - 225,000“

Datum vydání: 08. 09. 2020

Obsah

[SEZNAM ZKRATEK 2](#_Toc35598027)

[1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA 4](#_Toc35598028)

[1.1 Účel a rozsah předmětu díla 4](#_Toc35598029)

[1.2 Umístění stavby 5](#_Toc35598030)

[2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ 6](#_Toc35598031)

[2.1 Dokumentace 6](#_Toc35598032)

[2.2 Související dokumentace 6](#_Toc35598033)

[3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI 6](#_Toc35598034)

[4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA 7](#_Toc35598035)

[4.1 Všeobecně 7](#_Toc35598036)

[4.2 Dopravní technologie 7](#_Toc35598037)

[4.3 Zabezpečovací zařízení 8](#_Toc35598038)

[4.4 Sdělovací zařízení 8](#_Toc35598039)

[4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení 10](#_Toc35598040)

[4.6 Ostatní technologická zařízení 11](#_Toc35598041)

[4.7 Železniční svršek a spodek 11](#_Toc35598042)

[4.8 Nástupiště 13](#_Toc35598043)

[4.9 Železniční přejezdy 13](#_Toc35598044)

[4.10 Mosty, propustky, zdi 13](#_Toc35598045)

[4.11 Železniční tunely 14](#_Toc35598046)

[4.12 Ostatní objekty 14](#_Toc35598047)

[4.13 Pozemní stavební objekty 14](#_Toc35598048)

[4.14 Zásady organizace výstavby 14](#_Toc35598049)

[4.15 Geodetická dokumentace 15](#_Toc35598050)

[4.16 Životní prostředí 15](#_Toc35598051)

[5. Vykazování odpadů 16](#_Toc35598052)

[5.1 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby 17](#_Toc35598053)

[5.2 Ostatní přílohy vztahující se k odpadovému hospodářství 18](#_Toc35598054)

[6. SPECIFICKÉ POŽADAVKY 19](#_Toc35598055)

[7. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY 20](#_Toc35598056)

[8. PŘÍLOHY 20](#_Toc35598057)

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve Všeobecných technických podmínkách.

|  |  |
| --- | --- |
| SŽ | Správa železnic, státní organizace |
| SŽDC | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace |
| DSP | dokumentace pro stavební povolení |
| DÚ | Drážní úřad |
| DUR | dokumentace pro územní rozhodnutí |
| DUSP | dokumentace pro vydání společného povolení |
| JŽM | jednotná železniční mapa |
| OP | obchodní podmínky |

|  |  |
| --- | --- |
| PDPS | dokumentace pro provádění stavby |
| RDS | realizační dokumentace stavby |
| SZZ | staniční zabezpečovací zařízení |
| SŽDC | Správa železnic, státní organizace |
| TEN-T | Trans-European Transport Networks (transevropská dopravní síť) |
| TK | traťový kabel |
| TSI | technické specifikace pro interoperabilitu |

|  |  |
| --- | --- |
| TSI INF | technické specifikace pro interoperabilitu subsystému infrastruktura |
| TTP | tabulky traťových poměrů |
| TÚ | traťový úsek |
| TÚDÚ | definiční úsek |
| TZZ | traťové zabezpečovací zařízení |
| VMP | volný mostní průřez |
| VTP | všeobecné technické podmínky |
| ZTP | zvláštní technické podmínky |
| ŽBP | železničního bodového pole |

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA
   1. Účel a rozsah předmětu díla
      1. Předmětem díla je zhotovení Dokumentace pro společné povolení a Projektové dokumentace pro provádění stavby „Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou - Svitavy 224,600 - 225,000“.
      2. Stavba je zařazena do akcí na rekonstrukci železniční dopravní cesty s cílem odstranit příčiny nadměrných deformací zemního tělesa, které byly diagnostikovány v úseku od km 224,850 do km 225,050 v mezistaničním úseku Březová nad Svitavou – Svitavy tratě Brno hl. n. (mimo) – Česká Třebová os.n. Příčinou jsou tak opakované snižování rychlosti z důvodů opakovaného rozpadu GPK koleje v úseku tratě Brno-Česká Třebová, v mezistaničním traťovém úseku Březová nad Svitavou. V přímé souvislosti s tím je mimo jiné požadována náprava nevyhovujícího stavu zařízení a staveb, které byly těmito deformacemi přetvořeny či poškozeny a zajištění odtoku povrchové a podzemní vody z oblasti postižené deformacemi do míst, kde již nedojde k ovlivnění dráhy. Účelem stavby je dosáhnout normových parametrů na daném úseku tratě, zejména traťovou rychlost 140 km/h, zatížení apod. Součástí sanace bude celková reprofilace a terénní úpravy území v okolí násypového zemního tělesa. Normové parametry budou dosaženy sanací podloží náspu, stavbou náspu sendvičové konstrukce, zřízením konstrukčních vrstev železničního spodku, reprofilací povrchového a podpovrchového odvodnění, včetně úpravy území na návodní straně násypového zemního tělesa. Sanace náspu železniční tratě bude navržena ve stávající poloze tělesa dráhy, sanační práce vyvolají stavbu nových základů a podpěr trakčního vedení, úpravu (ochranu) sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a energetických vedení.
      3. Rozsah díla „Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou - Svitavy 224,600 - 225,000“ je definován úsekem tratě v km 224,850 000-225,050 000 v délce 200,000 m. Stavbou dojde k odstranění omezené traťové rychlosti, což přispěje k dodržování traťové rychlosti a zlepšení jízdního komfortu s dodržením jízdních dob. Veškeré konstrukce jsou navrženy na traťovou třídu zatížení D4 s přidruženou rychlostí 140 km/h. Volný prostor bude pro nové konstrukce navržen dle ČSN 73 6201 na širé trati VMP2,5 (pro rychlost do 140 km/h). Geometrická poloha koleje bude navržena dle ČSN 73 6360. Požadavky plynoucí z evropské legislativy (TSI) budou dodrženy. Z celospolečenského hlediska je hlavním cílem zajistit vyhovující technický stav, který nebude ohrožovat bezpečnost ani provozuschopnost vlakové dopravy, dále též zvýšit plynulost dopravy odstraněním lokálních pomalých jízd. Skladba je následující:
         1. Zhotovení Dokumentace pro společné povolení a to včetně zpracování Projektové dokumentace pro provádění stavby, která rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět Díla v takovém rozsahu, aby byla podkladem pro výběrové řízení na zhotovení stavby, včetně notifikace autorizovanou osobou, zajištění výkonu Autorského dozoru při zhotovení stavby a činností koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi a manuálu údržby.
         2. Zpracování a předání žádosti o vydání společného povolení dle § 94l zákona č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, včetně všech vyžadovaných podkladů, jejíž výsledkem bude vydání společného povolení. Zhotovitel bude spolupracovat při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci.
         3. Rozsah a členění dokumentace DUSP a PDPS:

Dokumentace ve stupni DUSP bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění (dále „vyhláška č. 499/2006 Sb.“), jako dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování této dokumentace požadavky příloh č. 1 a 2 Směrnice GŘ č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění (dále „Směrnice GŘ č. 11/2006“) v nezbytném rozsahu.

Projektová dokumentace ve stupni PDPS bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění (dále „vyhláška 146/2008 Sb.“). Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, Zhotovitel použije pro zpracování této dokumentace přílohu č. 2 Směrnice GŘ č.11/2006 v nezbytném rozsahu. Projektovou dokumentaci pro provádění stavby je požadováno zpracovat s výjimkou těch částí stavby, pro které ji nelze vypracovat bez dodržení zásad transparentnosti, přiměřenosti a rovného zacházení (jedná se zejména o technologické části, které nelze zpracovat bez znalosti konkrétních výrobků, nebo dodavatele technologického zařízení). U těchto částí stavby se předpokládá dopracování PDPS formou realizační dokumentace stavby (RDS) ve stádiu realizace (RDS zpracuje zhotovitel stavby).

* + - 1. Oba stupně dokumentace (DUSP a PDPS) budou projednány a odsouhlaseny společně.
      2. Nad rámec povinných příloh dle vyhlášky č. 146/2008 Sb. a vyhlášky č. 499/2006 Sb. budou v Dokladové části projektové dokumentace doložené dle přílohy č. 2 směrnice SŽDC č. 11/2006 části G, H a I a dle VTP/DSP+PDSP/12/19 části J a K.
      3. Stanovení investičních nákladů bude zpracované dle platné Směrnice SŽDC č. 20 pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace SŽDC. Platné znění včetně formulářů souhrnného rozpočtu je zveřejněno na webových stránkách SŽDC (<https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/stanoveni-nakladu-staveb-szdc>).
      4. Dokumentace bude také splňovat rozsah dle vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 169/2016 Sb. o stanovení rozsahu dokumentace veřejné zakázky na stavební práce a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr, v platném znění, tzn. oceněný a neoceněný soupis prací (včetně všeobecného objektu SO 98-98).
      5. Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, zajištění zpracování veškerých potřebných průzkumů (inženýrskogeologický, geotechnický, stavebně technický, korozní atd.) nezbytných k návrhu technického řešení.
      6. Součástí předmětu plnění je dále i zpracování hodnocení ekonomické efektivnosti předmětné železniční stavby dle „Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury“, účinných od 15. 11. 2017, jejichž součástí je Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, schválená Ministerstvem dopravy dne 31. 10. 2017. Tyto prováděcí pokyny jsou k dispozici na <http://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>.
      7. Dokumentace pro společné povolení musí obsahovat formuláře vzor 80, 81 a 83 Směrnice MD ČR č. V-2/2012, 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.
      8. Pro záměr bude příslušný orgán ochrany přírody (KÚ příslušného kraje a/nebo Správa CHKO, pokud jí záměr prochází) zažádán o odůvodněné stanovisko dle § 45i (Natura 2000) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Součástí žádosti bude stručný popis záměru a mapový výstup s vyznačením umístění předmětného záměru. Další postup je uveden v kapitole 4.16 těchto ZTP.
      9. Oproti VTP není požadováno zajistit **hodnocení a posuzování rizik v rámci dotčených subsystémů** a prokázání shody systému se stanovenými požadavky **dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES a Prováděcího nařízení komise (EU) č. 402/2013**.
      10. Označení dokumentace, případně struktura objektové skladby, včetně grafické úpravy Popisového pole bude provedeno dle příloh „Manuál struktury a popisu dokumentace“ (viz Příloha 8.1.1) a „Vzory Popisového pole a Seznamu“ (viz Příloha 8.1.2). Zhotovitel dokumentace v Průvodní technické zprávě uvede pro změnu označení SO a PS převodní tabulku změny označení mezi stupně ZP a DUSP.
  1. Umístění stavby
     1. Z hlediska lokalizace vůči dráze se předmětné stavby nachází přibližně v km 224,600 – 225,000 traťového úseku 2002 **Brno hl.n.** (mimo) **– Česká Třebová os.n.** (mimo), TÚDÚ 2002 18 Březová nad Svitavou – hranice obvodu. Stavba bude probíhat v Pardubickém kraji, okres Svitavy, katastr obce Hradec nad Svitavou 647 233.

|  |  |
| --- | --- |
| Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. | Celostátní dráha |
| Kategorie dráhy podle TSI INF | P3/F1 |
| Součást sítě TEN-T | ANO |
| Číslo trati podle Prohlášení o dráze | 740 00 |
| Číslo trati podle nákresného jízdního řádu | 326/501a |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu | 260 |
| Číslo traťového a definičního úseku | TÚDÚ 2002 18 Březová nad Svitavou - Svitavy |
| Traťová třída zatížení | D4 |
| Maximální traťová rychlost | 140 km/h a v úseku sanace 30 km/h |
| Trakční soustava | střídavá trakční soustavou 25 kV, 50 Hz |
| Počet traťových kolejí | 2 |

*\*) dle prohlášení o dráze celostátní a regionální 2019 (*[*https://www.szdc.cz/dopravci/prohlaseni-odraze/prohlaseni-o-draze-2019*](https://www.szdc.cz/dopravci/prohlaseni-odraze/prohlaseni-o-draze-2019)*).*

1. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ
   1. Dokumentace
      1. Záměr projektu „Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou - Svitavy 224,600 - 225,000“, zpracovatel KOLEJCONSULT & servis, spol. s r.o., Křenová 131/ 35, 602 00 Brno, datum 07/2020.
   2. Související dokumentace
      1. Zápis Centrální komise MD, bude vydán a následně doplněn.
2. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI
   * 1. Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.
     2. Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
3. *„Rekonstrukce mostu v km 182,618 trati Brno – Česká Třebová“*
4. *„DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová“*
5. *„DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně)“*
6. *„Modernizace železničního uzlu Česká Třebová“*
7. *„Rekonstrukce zab. zař. v žst. Brno hl. n.“*
8. *„Rekonstrukce výhybek pod St.5 v žst. Brno hl.n.“*
9. *„Rekonstrukce mostu v km 143,143 v žst. Brno hl. n. (Hybešova)“*
10. *„Rekonstrukce mostů v km 142,550 a 142,552 v žst. Brno hl. n. (přes ulici Křídlovická)“*
11. Stávající přitěžovací lavice, která byla vybudována při patě narušeného svahu jako provizorní opatření, je stavbou dočasnou, neboť v jejím místě má dle územního plánu vést v blízké budoucnosti pozemní komunikace *(přeložka silnice I/43 v úseku Hradec nad Svitavou – Lačnov)*. Sanace tedy musí být se stavbou uvedené pozemní komunikace zkoordinována.
12. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA
    1. Všeobecně
       1. Projektová dokumentace bude zpracována dle schváleného Záměru projektu.
       2. Zhotovitel díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplývající z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části z předchozího stupně dokumentace a související dokumentace a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
       3. Při zpracování Díla se postupuje dle VTP pro DSP+PDPS kromě případů, kdy vyplývá z potřeby postupovat dle VTP pro ZP+DUR.
       4. Zhotovitel zakreslí v koordinační situaci stavby polohu všech sond geotechnického a stavebně-technického průzkumu včetně označení.
       5. Zhotovitel projektové dokumentace bude důsledně požadovat recyklaci kameniva vyzískávaného z kolejového lože. Recyklace se bude provádět vždy při odtěžení min. 5 tisíc tun kameniva (cca 2 km jednokolejné trati). Vždy bude přednostně požadována recyklace na frakci 32/63. S ohledem na nutnost efektivního využívání omezených zdrojů kameniva je nutno již při návrhu použití třídy kameniva důsledně uplatňovat možnosti uvedené v předpisu S3 Železniční svršek Díl X Kolejové lože a jeho uspořádání, dle č. 30, Tab. 1 Použití třídy kameniva.
       6. K připomínkovému řízení PDPS bude odevzdána kompletní dokumentace vč. soupisu prací s výkazem výměr v rozsahu a podrobnostech stanoveném vyhláškou 169/2016 Sb. Soupisy prací k připomínkovému řízení budou odevzdány vždy v oceněné variantě jak ve formátu\*.XML - datový předpis XDC, tak ve formátu\*.XLS (Formulář SO/PS viz přílohu Směrnice č. 20). Po ukončení připomínkového řízení a vyhotovení protokolu o vypořádání připomínek bude Objednateli předána konečná verze soupisů prací s výkazy výměr, které budou použity pro zadávací dokumentaci veřejné zakázky na zhotovení stavby. Odevzdání proběhne v oceněné variantě ve formátu\*.XML - datový předpis XDC a ve formátu \*.XLS (Formulář SO/PS viz přílohu Směrnice č. 20).
       7. V případě, že z dotazů uchazečů veřejné zakázky na realizaci stavby položených v rámci soutěže vzejde potřeba upravit soupisy prací, budou tyto soupisy Objednateli odevzdány vždy v oceněné variantě ve formátu\*.XML - datový předpis XDC a ve formátu\*.XLS (Formulář SO/PS viz přílohu Směrnice č. 20).
    2. Dopravní technologie
       1. Cílem stavby není docílit změny dopravní technologie. Dopravní technologii je zde zamýšleno plně zachovat. Provozní a dopravní technologie bude zpracována v souladu s požadavky Směrnice GŘ č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění.
    3. Zabezpečovací zařízení
       1. Popis stávajícího stavu

V mezistaničním úseku Březová nad Svitavou – Svitavy je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 automatický blok s kolejovými obvody 75 Hz se soubory KAV3 a FID3 napájený z rozvodu 6 kV, 75 Hz.

V úseku dotčeném stavbou se nachází traťové zabezpečovací zařízení typu AB-88A, které bylo vybudováno v roce 1998.

V km 224,545 se na svahu u 2. traťové koleje nachází návěstní bod AB (návěstidla, reléová skříň, stykové transformátory, ASE).

Kabelová trasa zabezpečovacího zařízení vede v předmětném úseku dráhy vpravo při patě svahu násypového tělesa a jsou v ní uloženy kabely ve správě OŘ Brno a CTD.

* + 1. Požadavky na nový stav
       1. V případě prací v okolí prvků zabezpečovacího zařízení tyto ochránit před poškozením, před ukončením prací uvést zařízení a jeho okolí do původního stavu odpovídající právním předpisům a technickým normám. Bude provedena ochrana/úprava stávajících podzemních kabelových tras zabezpečovacího zařízení. Zabezpečovací zařízení na úseku tratě bude akcí dotčeno, ale zůstane plně zachováno ve stávajícím stavu.

Z hlediska zabezpečovacího zařízení nejsou kladeny požadavky na jeho rekonstrukci či modernizaci. Je však potřeba navrhnout takové přechodné úpravy stávajícího zabezpečovacího zařízení (TZZ/SZZ), které v případě potřeby umožní po dobu realizace stavby provozovat v dotčeném mezistaničním úseku vždy alespoň jednu kolej (např. z důvodu zřízení dočasné výhybny). Po skončení sanačních prací je nutno uvést dotčené zařízení a jeho okolí do stavu odpovídající právním předpisům a technickým normám.

V případě dotčení kabelového vedení je požadováno jeho uvedení do stavu odpovídajícího právním předpisům a technickým normám. Pokud dojde k překládce kabelů, tak musí být dotčené kabelové vedení označeno RFID markery (viz dopis SŽDC č.j. 30 354/2016-SŽDC-O14).

* 1. Sdělovací zařízení
     1. Popis stávajícího stavu
        1. V úseku dotčeném stavbou se nachází kabelové vedení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Trasa předmětných kabelů vede v předmětném úseku dráhy vpravo při patě svahu násypového tělesa a jsou v ní uloženy kabely ve správě OŘ Brno a CTD.
        2. **PS 01 drážní sdělovací zařízení** - v rámci předmětné stavby rekonstrukce železničního náspu hrozí poškození stávajících sdělovacích optických a metalických sítí v majetku SŽDC s.o. a ČD-Telematiky a.s. Trasa kabelů je v kolizi se stavebními pracemi na železničním spodku a svršku. Předpokládá se zde také pohyb těžké techniky, která by mohla kabel během stavby poškodit. Před zahájením stavebních prací na dané stavbě je nutno výše uvedené sítě přeložit do nové trasy.

Jedná se o traťový kabel 15XN, optické kabely v provedení 12vl. a 36vl v majetku SŽDC a optický kabel 72vl. V majetku ČD-Telematiky. Trasa těchto kabelů prochází po pravé straně kolejí hned pod upravovaným železničním náspem, převážně na pozemku SŽDC a pozemku obce Hradec nad Svitavou. V provizorním stavu bude pravděpodobně nutné kabely umístit také na soukromé pozemky sousedící s pozemkem obce.

* + - 1. **PS 02 drážní zabezpečovací zařízení -** v rámci předmětné stavby hrozí poškozenístávajících zabezpečovacích sítí v majetku SŽDC s.o.Trasakabelů je v kolizi se stavebními pracemi na železničním spodku a svršku.Předpokládá se zde také pohyb těžké techniky, která by mohla kabel během stavbypoškodit. Před zahájením stavebních prací na dané stavbě je nutno výše uvedenésítě přeložit do nové trasy.Trasa těchto kabelů prochází hned pod upravovaným železničním náspemv souběhu se sdělovacími kabely, převážně na pozemku SŽDC a pozemku obceHradec nad Svitavou. V provizorním stavu bude pravděpodobně nutné kabely umístittaké na soukromé pozemky sousedící s pozemkem obce.
      2. **PS 03 drážní silnoproudé sítě** – v rámci předmětné stavby hrozí poškození stávajících silnoproudých sítí v majetku SŽDC s.o. Trasa kabelů je částečně v kolizi se stavebními pracemi na železničním spodku a svršku. Předpokládá se zde také pohyb těžké techniky, která by mohla kabel během stavby poškodit. Jedná se o silový kabel 6kV. Trasa tohoto kabelu prochází po pravé straně kolejí cca 1m pod upravovaným železničním náspem, převážně na pozemku SŽDC a pozemku obce Hradec nad Svitavou.
      3. **PS 04 mimodrážní sítě** - -v rámci předmětné stavby hrozí poškození stávajících sítí v majetku CETIN a.s. Jedná se o dvě prázdné HDPE trubky, tři trubky obsazené optickými kabely a metalický kabel 75XN TCEPKPFLEZE0,6 s dálkovým napájením technologie. Trasa těchto kabelů prochází po levé straně kolejí cca 5m od upravovaného železničního náspu, převážně na pozemku obce Hradec nad Svitavou. Předpokládá se zde pohyb těžké techniky, která by mohla kabel během stavby poškodit.
    1. Požadavky na nový stav
       1. Sdělovací zařízení na úseku tratě bude akcí dotčeno, ale zůstane plně zachováno ve stávajícím stavu. Z hlediska sdělovacího zařízení nejsou kladeny požadavky na jeho rekonstrukci či modernizaci. Trasa kabelů v majetku CETIN a.s. je vedená vlevo trati ve vzdálenosti cca 5 m převážně na pozemku obce Hradec nad Svitavou. Před zahájením zemních prací budou kabely vytýčeny a překryty betonovými panely až do doby ukončení stavebních prací na železničním spodku a svršku. Kabely budou před zahájením stavebních prací a po jejich dokončení proměřeny. V případě dotčení kabelového vedení je požadováno jeho uvedení do stavu odpovídajícího právním předpisům a technickým normám. Ochranná opatření na kabelech budou koordinována s ostatními pracemi na přeložkách a s veškerými stavebními pracemi v blízkosti překládaných kabelů. Součástí stavby nejsou úpravy systému AVV (umístění magnetických informačních bodů do nových poloh k návěstidlům) a kabelů systému GSM-R. V rámci stavby nedochází ke změnám těchto systémů.
       2. **PS 01 drážní sdělovací zařízení** - před zahájením všech zemních prací budou stávající sdělovací sítě vytýčeny. Takto vytýčené sítě budou přeloženy do nové zemní trasy a dodatečné překryty betonovými panely spolu s kabelem 6kV a zabezpečovacími kabely. Betonové panely budou odstraněny až po ukončení stavební ch prací na železničním spodku a svršku. Protože provizorní i definitivní trasa jsou mírně delší, než trasa stávající, budou optické kabely profouknuty z kabelových rezerv a uloženy do dělených HDPE trubek. Traťový kabel TK bude prodloužen vloženou kabelovou délkou stejného typu, jako je kabel stávající (15XN0,8 TCEPKPFLEZE). Místo rozpojení TK a HDPE trubek bude v místě stávajícího propustku v žkm 224,878. Provizorní a definitivní trasy jsou patrné ze situace. Veškeré kabely budou před zahájením přeložky, po uložení do provizorního stavu a po uložení do definitivního stavu proměřeny. Na TK bude provedeno zkrácené měření v obou směrech za provozu a na optických kabelech bude provedeno komplexní měření na třech vlnových délkách. Veškerá měření v rámci stavby budou provedena podle metodiky SŽDC s.o. Tento provozní soubor musí být koordinován s ostatními provozními soubory a stavebními objekty zabývajícími se jinými přeložkami inženýrských sítí, stavebními pracemi a zemními pracemi v blízkosti překládaného kabelu. V rámci koordinace bude nutné sdělovací kabely přeložit do definitivní trasy před realizací odvodňovacího příkopu.
       3. **PS 02 drážní zabezpečovací zařízení -** Před zahájením všech zemních prací budou stávající zabezpečovací sítě vytýčeny. Takto vytýčené sítě budou přeloženy do nové zemní trasy a dodatečné překryty betonovými panely spolu s kabelem 6kV a sdělovacími kabely. Betonové panely budou odstraněny až po ukončení stavebních prací na železničním spodku a svršku. Protože provizorní i definitivní trasa jsou mírně delší, než trasa stávající, budou metalické kabely prodlouženy vloženou kabelovou délkou stejného typu, jako jsou kabely stávající. Místo rozpojení metalických kabelů bude v místě stávajícího propustku v žkm 224,8 78. Provizorní a definitivní trasy jsou patrné ze situace. Veškeré kabely budou před zahájením přeložky, po uložení do provizorního stavu a po uložení do definitivního stavu proměřeny. Veškerá měření v rámci stavby budou provedena podle metodiky SŽDC s.o. Tento provozní soubor musí být koordinován s ostatními provozními soubory a stavebními objekty zabývajícími se jinými přeložkami inženýrských sítí, stavebními pracemi a zemními pracemi v blízkosti překládaného kabelu. V rámci koordinace bude nutné sdělovací kabely přeložit do definitivní trasy před realizací odvodňovacího příkopu.
       4. **PS 03 drážní silnoproudé sítě** - Před zahájením stavebních prací na dané stavbě je nutné ověřit umístění silnoproudého kabelu. Silový kabel bude dodatečně překryt betonovými panely spolu s kabely sdělovacími. Betonové panely budou odstraněny až po ukončení stavebních prací na železničním spodku a svršku. Dle dostupných podkladů nebude potřeba stávající trasu kabelu měnit. Kabel bude před zahájením přeložky, po uložení do provizorního stavu a po uložení do definitivního stavu proměřen. Veškerá měření v rámci stavby budou provedena podle metodiky SŽDC s.o. Tento provozní soubor musí být koordinován s ostatními provozními soubory a stavebními objekty zabývajícími se jinými přeložkami inženýrských sítí, stavebními pracemi a zemními pracemi v blízkosti překládaného kabelu.
       5. **PS 04 mimodrážní sítě** - Před zahájením všech zemních prací budou stávající sítě vytýčeny. Takto vytýčené sítě budou dodatečné překryty betonovými panely a to až do doby ukončení stavebních prací na železničním spodku a svršku. Veškeré kabely budou před zahájením stavebních prací, a po jejich dokončení proměřeny. Na metalickém kabelu bude provedeno stejnosměrné měření a na optických kabelech bude provedeno komplexní měření na třech vlnových délkách. U neobsazených trubek bude provedena zkouška průchodnosti a tlaku těsnosti. Veškerá měření v rámci stavby budou provedena podle zvyků společnosti CETIN a.s. Tento provozní soubor musí být koordinován s ostatními provozními soubory a stavebními objekty zabývajícími se jinými přeložkami inženýrských sítí, stavebními pracemi a zemními pracemi v blízkosti překládaného kabelu.
  1. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Traťový úsek Březová nad Svitavou – Svitavy je elektrizován střídavou trakční soustavou 25 kV/50 Hz. Trakční vedení řetězovkového typu je zavěšeno na individuálních betonových trakčních podpěrách, které jsou vetknuté do dutin se šikmými izolovanými konzolami. Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím je provedena individuální pomocí průrazek s opakovatelnou funkcí. Trakční vedení tvoří vodiče o průřezech: trolejový drát 100 mm2 CU a nosné lano 50 mm2 Bz. V zájmovém prostoru stavby se nachází trakční podpěry č. 442, 444, 446 a 448. Podpěra č. 446 je díky ujíždějícímu svahu mírně nakloněna.

V zájmové lokalitě stavby traťového úseku Březová nad Svitavou – Svitavy je vpravo při patě svahu násypového tělesa veden v zemi napájecí kabel 6 kV/ 50Hz. Kabelové vedení bylo vybudováno v roce 1998 a v současné době je v plném provozu.

* + 1. Požadavky na nový stav
       1. Nové TV bude zřízeno včetně základů trakčního vedení. TV bude konstruováno pomocí brán. V úseku sanačních prací bude stávající trakční vedení sneseno. Nové TV bude zřízeno včetně základů trakčního vedení. TV bude konstruováno pomocí brán včetně základů. Vzhledem k povaze a cílům stavby není souvislá modernizace či rekonstrukce silnoproudé technologie a DŘT požadována.

Z hlediska trakčního vedení je požadováno vybudovat trakční podpěry, které byly v důsledku deformací zemního tělesa poškozeny (tj. lokální opravy poškozených částí trakčního vedení na základě požadovaného stavebnětechnického průzkumu předmětného zařízení). Pouze v případě vyvolaných rozsáhlých zásahů do trakčního vedení je nutno posoudit nezbytnost naplnění individuálních požadavků vyplývajících z TSI subsystému energie a TSI subsystému infrastruktura (např. prostorová průchodnost).

S přihlédnutím k současnému stavu, kdy kabelové vedení 6kV/50 Hz je zasypáno značným množstvím materiálu, je z hlediska prostorového uspořádání po odstranění dočasné zatěžovací lavice požadováno uvést kabelové vedení do stavu odpovídajícího právním předpisům a technickým normám. Pokud dojde k překládce kabelů, tak musí být dotčené kabelové vedení označeno RFID markery (viz dopis SŽDC č.j. 30 354/2016-SŽDC-O14). Při výměně stávajících rozvodů musí být použity kabely s izolační hladinou pro rozvody 22 kV.

* 1. Ostatní technologická zařízení
     1. Popis stávajícího stavu

V současné době je na trati implementován systém GSM-R jakožto nutné komunikační prostředí systému ETCS L2. Instalace tohoto systému vdaném úseku je v souladu s Národním implementačním plánem ERTMS. Součástí stavby nejsou potřeba úpravy systému AVV (*umístění magnetických informačních bodů do nových poloh k návěstidlům*) a kabelů systému GSM-R, v rámci stavby však nedochází ke změnám těchto systémů.

* + 1. Požadavky na nový stav
       1. NEOBSAZENO.
  1. Železniční svršek a spodek
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Těleso železničního spodku je tvořeno náspem výšky 5 až 6,5 m nad okolním terénem. Násep se skládá z jemnozrnných zemin (soudržné, namrzavé, nepropustné). Těleso nemá povrchové ani podpovrchové odvodnění, voda přirozeně odtéká do okolního zvlněného území. Krátký úsek byl sanován v roce 1998 pomocí gabionové opěrné zdi a výměny aktivní zóny v koruně náspu.

Násypové těleso je dlouhodobě nestabilní, od roku 2010 dochází k opakovanému rozpadu GPK. Problémy se stabilitou vyvrcholily na podzim roku 2016, kdy na svahu u koleje č. 2 došlo k poškození GPK a svah vykazoval ve výšce cca 1,25 m nad patou trhliny šířky asi 2,0 cm a s hloubkou 15 – 20 cm. Tato událost přímo ohrožovala železniční provoz a rychlost byla dočasně snížena ze 140 km/h na 30 km/h. K poruchám dochází především z důvodu nedostatečného odvodnění v kombinaci s geologickým složením násypové horniny. Událost musela být bezodkladně řešena.

Jako provizorní řešení bylo zvoleno vybudování přitěžovací lavice u koleje č. 2 v km 225,006 – 224,936. Lavice je široká 5,5 m a vysoká 3 m. Tvořená je hutněným materiálem fr. 0/125, na vrcholu je zahutněný materiál fr. 0/32 tloušťky 30 cm a zatížený rovnaninou z pražců. U paty stávajícího náspu byl pro lepší možnost odvodnění zřízen trativod. Přitěžovací lavice je pouze dočasným řešením, neřeší totiž problémové odvodnění ani složení násypového tělesa a leží mimo drážní pozemek, který má SŽDC v pronájmu.

Železniční svršek byl nově vybudován v roce 1998 v rámci stavby Optimalizace trati Skalice nad Svitavou – Česká Třebová. Tvořen je štěrkovým ložem s pražci B91S s pružným bezpodkladnicovým upevněním o rozdělení „u“ a kolejnicemi UIC60 svařenými do BK. Maximální rychlost v úseku je 140 km/h, trať je v přímé a ve sklonu 6 ‰. Svrškový materiál není příčinou závad, ale vzniklé závady vycházejí z nestabilního železničního spodku.

* + 1. Požadavky na nový stav
       1. Navrhnout dlouhodobé řešení pro nestabilní svah. Vzhledem k tomu, že součástí stavby není rekonstrukce samotného železničního tělesa, je potřeba aby navržené řešení respektovalo budoucí opravy. Provedená opatření tak musí ponechat prostor pro budoucí uvedení tělesa do stavu shodným s nynějšími platnými normami a předpisy (např. prostor pro zřízení odvodnění, drážní stezky apod.). Všechna navržená řešení musejí být šetrná k životnímu prostředí. Demontáž a zpětná montáž kolejového roštu, včetně kolejového lože, za účelem vytvoření podmínek pro sanační práce na násypovém zemním tělese. Zřízení nového kolejového lože a pokládka nového kolejového roštu. Snesení stávajícího násypového zemního tělesa a přitěžovací lavice u koleje č. 2 po úroveň terénu, sanace podloží násypu vertikálními vibrovanými štěrkovými pilíři. Zřízení roznášecí a konsolidační vrstvy a stavba nového násypového zemního tělesa sendvičové konstrukce včetně konstrukční vrstvy. Stávající materiál z přitěžovací lavice se použije na reprofilaci území, betonové pražce budou odvezeny k likvidaci předrcením. GPK bude navržena dle ČSN 3 6360-1 pro danou rychlost v sanovaném úseku tratě, sanace násypového zemního tělesa včetně podloží, bude dosažena zhutnitelnost náspového zemního tělesa ID ≥ 0,9 resp. D ≥ 98 % PS při únosnosti jednotlivých technologických vrstev a zemní pláně E2ZP ≥ 30 MPa, resp. pláně tělesa železničního spodku E2PL ≥ 50 MPa, v přechodové oblasti mostu E2PL ≥ 80 MPa.
       2. **Železniční svršek - SO 01** - bude v celém sanovaném úseku km 224,850 000 - 225,050 000, tj. délky 200,000 m snesen. Železniční svršek bude v celém sanovaném úseku proveden z nového materiálu. Montáž svršku bude provedena mechanizací dle předpisu S3 Železniční svršek.
       3. **Železniční spodek - SO 02** - stávající násypové zemní těleso bude sanováno v km 224,872 500-225,019 500, tj. délky 147,000 m kompletní přestavbou ze sendvičové konstrukce. Násep bude proveden ze zlepšených materiálů a drenážních vrstev.
       4. **Sanace podloží - SO 03** - Pro zajištění stability nově sanovaného resp. nově vybudovaného násypového zemního tělesa bude provedena sanace podloží násypu vibrovanými štěrkovými pilíři.
       5. **Odvodnění - SO 04** – v rámci sanačních prací v km 224,875 000-225,012 000, tj. délky 137,000 m, bude provedena celková reprofilace povrchového odvodnění a území k silnici č. I / 43, včetně napojení na stávající povrchové odvodnění v území.
       6. Pro řádné navázání do nepodbíjeného stavu je třeba při tvorbě projektu (geometrie) pro ASP předávat začátek a konec úseku s přesahem minimálně 50 m od stanovené směrové a výškové úpravy. Rozsah podkladů pro práci ASP se řídí zásadami popsanými v předpise SŽDC M20/MP004, čl. 6.4. Stávající kolejový rošt včetně kolejového lože bude demontován pro umožnění sanačních prací na násypovém zemním tělese. Poté bude zřízeno nové kolejové lože a zpětně položen původní kolejový rošt. Násypové zemní těleso a přitěžovací lavice u koleje č. 2 budou sneseny po úroveň terénu a bude provedena sanace podloží násypu vertikálními vibrovanými štěrkovými pilíři. Budou zřízeny roznášecí a konsolidační vrstvy a nové násypové zemní těleso sendvičové konstrukce včetně konstrukční vrstvy. Sanace násypového zemního tělesa bude provedena včetně podloží, bude dosažena zhutnitelnost náspového zemního tělesa ID ≥ 0,9 resp. D ≥ 98 % PS při únosnosti jednotlivých technologických vrstev a zemní pláně E2ZP ≥ 30 MPa, resp. pláně tělesa železničního spodku E2PL ≥ 50 MPa, v přechodové oblasti mostu E2PL ≥ 80 MPa. Materiál z přitěžovací lavice se použije na reprofilaci území, betonové pražce budou odvezeny k likvidaci předrcením.
  1. Nástupiště
     1. Popis stávajícího stavu
        1. NEOBSAZENO.
     2. Požadavky na nový stav
        1. NEOBSAZENO.
  2. Železniční přejezdy
     1. Popis stávajícího stavu
        1. NEOBSAZENO.
     2. Požadavky na nový stav
        1. NEOBSAZENO.
  3. Mosty, propustky, zdi
     1. Popis stávajícího stavu
        1. V dotčeném úseku se nachází železniční most v evid. km 224,770 a propustek v km 224,878.

Most o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci. Konstrukci mostu tvoří zabetonované nosníky uložené na kamenných opěrách. Světlost mostu je 3,78 m, volná výška pod mostem 3,40 m. Svahové kužely jsou odlážděny kamennou dlažbou.

Propustek o jednom otvoru převádí dvoukolejnou trať přes občasnou vodoteč. Jeho konstrukci tvoří železobetonové trouby o světlosti 1,20 m. Prostor na vtoku i výtoku je odlážděn kamennou dlažbou.

* + 1. Požadavky na nový stav
       1. Při návrhu rekonstruovaných nebo případných nových mostních objektů musí být splněny požadavky na přechodnost a prostorovou průchodnost drážních vozidel. V rámci stavby musí být navržena taková opatření, aby tyto nové objekty vyhověly na posouzení přechodnosti železničních vozidel alespoň o účinku traťové třídy zatížení D4/přidružená rychlost (max. 120 km/h) a D2/160. Současně musí být tyto nové objekty navrženy tak, aby byl zajištěn průjezdný průřez Z-GC. V závislosti na charakteru a míře poškození stávajících propustků a mostů je požadována jejich případná rekonstrukce do stavu odpovídajícího výše uvedeným požadavkům na přechodnost a prostorovou průchodnost drážních vozidel. Pro tyto účely zajistí zpracovatel díla stavebně technický průzkum stávajících mostních objektů.
       2. U všech stávajících mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost a prokázána požadovaná přechodnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů (č.j. S30135/2015–O13). Na mostních objektech bude proveden stavebně technický průzkum nezbytný pro stanovení zatížitelnosti a pro předpokládaný stavební počin (rekonstrukce, sanace,…) a zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků stavebně technického průzkumu, statického posouzení a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počinu na mostním objektu. U mostních objektů, které budou sanovány, bude přednostně požadováno prostorové uspořádání dle ČSN 73 6201 včetně nutného obrysu kolejového lože. Rekonstruované mostní objekty musí splňovat ČSN EN 1991-2/Z4 – Zatížení mostů dopravou. Při návrzích rekonstrukcí mostních objektů budou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.
  1. Železniční tunely
     1. Popis stávajícího stavu
        1. NEOBSAZENO.
     2. Požadavky na nový stav
        1. NEOBSAZENO.
  2. Ostatní objekty
     1. Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně. Případné přeložky kabelových vedení do kabelovodu musí být navrženy v souladu s požadavky právních předpisům a technických norem.
  3. Pozemní stavební objekty
     1. Popis stávajícího stavu
        1. NEOBSAZENO.
     2. Požadavky na nový stav
        1. NEOBSAZENO.
  4. Zásady organizace výstavby
     1. V rámci zpracování DUSP a PDPS bude vypracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
     2. Zhotovitel je při zhotovení návrhu harmonogramu stavby povinen efektivně a optimálně navrhnout časový plán realizace stavby rozdělený do jednotlivých stavebních postupů s maximálním využitím doby pro efektivní časovou koordinaci, vzájemně na sebe navazujících činností zahrnutých do stavby. Navržený časový plán bude efektivně využívat 7 dnů v týdnu, se zohledněním státem uznávaných svátků v ČR a s využitím 12 hodinové denní pracovní doby. Při návrhu harmonogramu projektant prověří možnost souběhu jednotlivých postupů pro maximální zkrácení doby výstavby a možnost provádění vybraných činností v nočních směnách. Pro noční práce budou vždy stanovené podmínky a požadavky, za kterých se budou práce provádět. V harmonogramu stavby bude taktéž definovaná kritická cesta pro realizaci stavby, která bude zahrnovat seznamu činností a podmínek, které zásadním způsobem ovlivňují dobu určenou pro realizaci a dokončení stavby. Datum dokončení poslední činnosti na kritické cestě bude zároveň datem dokončení stavby. Pro kritické činnosti bude platit, že jejich celková časová rezerva, tj. volná časová rezerva je rovna nule, tzn., že zdržení počátku takové činnosti nebo prodloužení doby trvání činnosti bude mít vliv na konečné datum dokončení stavby.
  5. Geodetická dokumentace
     1. Požadavky viz VTP.
     2. Před započetím prací na dokumentaci, zhotovitel ověří možnost využití geodetických podkladů u správce dat (SŽG Olomouc) – zejména existenci a rozsah stávajícího bodového pole a mapových a geodetických podkladů v daném úseku a jejich použitelnost pro stavbu.
     3. Body železničního bodového pole (ŽBP) by neměly být akcemi poškozeny. Pokud je poškození bodu nevyhnutelné, tak to musí být ošetřeno již v připravované dokumentaci stavby.
     4. Zhotovitel vyřeší napojení nového směrového a výškového řešení osy koleje na všechny navazující úseky trati. Dokumentaci osy koleje pro všechny navazující úseky trati poskytne prostřednictvím Objednatele příslušná SŽG.
  6. Životní prostředí
     1. Zhotovitel zažádá příslušný orgán ochrany přírody (KÚ příslušného kraje a/nebo Správa CHKO, pokud jí záměr prochází) o vydání odůvodněného stanoviska dle § 45i (Natura 2000) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, které bude ihned po obdržení předáno Objednateli. Součástí žádosti bude stručný popis záměru a mapový výstup s vyznačením umístění předmětného stavebního záměru.
     2. Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i Zhotovitel požádá příslušný úřad o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zda záměr podléhá posouzení. Vyjádření bude ihned po obdržení předáno Objednateli. Předběžně se uvažuje, že záměr nepodléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. Pokud se však prokáže, že **stavba bude vyžadovat vypracování tzv. Oznámení záměru pro zjišťovací řízení**, tak je Zhotovitel díla povinen o této skutečnosti neprodleně informovat Objednatele a současně jej vyzvat k případnému sjednání dodatku, kterým by se zpracování této části zahrnulo do díla. Součástí žádosti o vyjádření bude popis záměru a mapový výstup s vyznačením umístění předmětného záměru.
     3. V projektové dokumentaci budou popsány jednotlivé složky životního prostředí:

**Vliv stavby na životní prostředí**: popis jednotlivých složek životního prostředí.

**Vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách** (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení adaptačních a mitigačních opatření stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí. V případě rekonstrukcí mostů a propustků bude upřednostňováno zachování stávajícího profilu. U objektů s migrační funkcí bude plně respektována Metodika AOPK ČR (1995): „Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů“.

**Biologický průzkum –** v rozsahu požadavků příslušného orgánu ochrany přírody.

**Dendrologický průzkum** – kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem GŘ ze dne 31.10.2016, č.j.: S 43941/2016-SŽDC-O15. Upozorňujeme na nutnost získání závazného stanoviska orgánu ochrany přírody dle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., především s částí II, kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě. V souladu s tímto podkladem zhotovitel projektu zajistí vyjádření příslušného oblastního ředitelství k odstranění dřevin v rámci zajištění provozuschopnosti dráhy.

Tato kapitola bude ukončena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny (rozhodnutí o povolení ke kácení, VKP, údržba). Součástí dendrologického průzkumu bude zajištění rozhodnutí o povolení ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění k územnímu rozhodnutí. Bude uvedeno, zda budou dřeviny káceny v rámci významného krajinného prvku (zde podléhají povolovacímu procesu i podlimitní dřeviny jako např. „zapojený porost dřevin“). Přílohou kapitoly budou mapové zákresy zjištěné situace.

V rozpočtu stavby budou specifikovány náklady spojené s kácením dřevin a likvidací vzniklého odpadu, a dále ekologická újma za kácené dřeviny jako prostředek pro realizaci případných náhradních výsadeb a následné péče.

Dokladová část bude obsahovat kapitolu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části. Zde budou řazena následující vyjádření: k lokalitám NATURA 2000, vyjádření orgánu EIA, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, výjimky, atp.

1. Vykazování odpadů
   1. Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby
      1. Zhotovitel Projektové dokumentace v Soupisech prací uvede jednotlivé položky odpadů dle kategorií, které budou následně souhrnně vyčísleny za celou stavbu v SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy v roztřídění do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů, kde budou tyto souhrnné položky sloužit k ocenění v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS. Podrobný postup je uveden v následujících bodech.
      2. Ustanovení Směrnice SŽDC č. 20 pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty, Článek 3.9 ruší a nahrazuje následujícím zněním uvedeným v kapitole 5.1.3.
      3. Úpravy položkových rozpočtů
2. v soupisech prací jednotlivých SO/PS bude pro účely evidence vždy uvedena R‑položka „Likvidace odpadů […] včetně dopravy“. Položka bude zahrnovat veškeré poplatky provozovateli skládky dle typu a kategorie odpadů a dopravu z místa stavby na skládku,
3. pro činnosti, které by mohly být původci odpadů (např. výkopové práce) budou volené položky, jejíž součástí není uvedená doprava. V technické specifikaci položky bude uvedeno, že se jedná o položku bez dopravy,
4. doprava pro opětovné využití vyzískaného materiálu (např. výkopové práce pro další využití na stavbě, do zemníků apod.) bude kalkulovaná samostatnou položkou pro vodorovnou a svislou dopravu, přemístění, přeložení, manipulace do vzdálenosti odpovídající potřebám manipulace. V doplňujícím popisu položky bude uvedeno, že materiál z položky není určen na skládku,
5. u položek soupisu prací jednotlivých SO/PS „Likvidace odpadů […] včetně dopravy“ bude v popisu položky jako doplňující název uvedeno „Evidenční položka“ a v označení „Varianta“ bude nastavena hodnota 901, v případě duplicitní položky v jednom dílu bud označení varianty provedeno vzestupnou řadou celých čísel od hodnoty 901 (tzn. 901 až 999),
6. měrné jednotky uvedené v jednotlivých soupisech prací musí být vždy shodné s měrnými jednotkami uvedenými v přehledu odpadů a v objektu Likvidace odpadů. V případě nesouladu je toto pokládáno a vadu díla.
7. Kalkulace položky „Likvidace odpadů […] včetně dopravy“ v přípravě bude provedena jako součet položek:
   * poplatek na skládku dle kategorie odpadu a množství, a to dle aktuálního ceníku vybrané skládky v přípravě,
   * ceny za t/km dle množství odpadu a vzdálenosti předpokládané skládky, přičemž vzdálenost může být specifikována v rozsahu pásmové dopravy.
     1. Způsob vytvoření položek likvidace odpadů včetně dopravy
        1. Pro soupisy prací budou vytvořené „R-položky“ pro likvidaci odpadů s dopravou, a to následovně:
        2. Označení položky:

R015XXX [AŽ] R015XXX – LIKVIDACE ODPADŮ [TYP ODPADU] VČETNĚ DOPRAVY

Hodnoty XXX budou odpovídat poslednímu trojčíslí daného typu odpadu cenové soustavy OTSKP, která zahrnuje pouze náklady na poplatky za likvidaci odpadů.

Příklad:

Původní položka OTSKP bez dopravy:

015112 - POPLATKY ZA LIKVIDACI ODPADŮ NEKONTAMINOVANÝCH – 17 05 04 VYTĚŽENÉ ZEMINY A HORNINY - II. TŘÍDA TĚŽITELNOSTI

Nová R položka s dopravou:

R015112 - POPLATKY ZA LIKVIDACE ODPADŮ NEKONTAMINOVANÝCH – 17 05 04 VYTĚŽENÉ ZEMINY A HORNINY - II. TŘÍDA TĚŽITELNOSTI VČETNĚ DOPRAVY \*)

* + - 1. Technická specifikace položky

1. Položka obsahuje:

* + - * veškeré poplatky provozovateli skládky, recyklační linky nebo jiného zařízení na zpracování nebo likvidaci odpadů související s převzetím, uložením, zpracováním nebo likvidací odpadu,
      * náklady spojené s dopravou odpadu z místa stavby na místo převzetí provozovatelem skládky, recyklační linky nebo jiného zařízení na zpracování nebo likvidaci odpadů,
      * náklady spojené s vyložením a manipulací s materiálem v místě skládky.

2. Položka neobsahuje:

* + - * náklady spojené s naložením a manipulací s materiálem. \*\*)

3. Způsob měření:

* + - * [měrná jednotka – nejčastěji Tuna] určující množství odpadu vytříděného v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o nakládání s odpady, v platném znění

Poznámka:

\*) U nebezpečných odpadů musí být v doplňujícím popisu položky uvedeno upřesnění nebezpečných vlastnosti v rozsahu a typu koncentrace nebezpečných látek.

\*\*) Text se uvede v případech kdy náklady spojené s naložením a manipulací s materiálem jsou součástí položky dopravy nebo položky zahrnující činnost, která je zdrojem odpadu (např. výkopové práce)

* + 1. SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy
       1. součástí objektu SO-90-90 bude souhrn všech odpadů stavby, který bude zahrnovat veškerý odpad z celé stavby v roztřídění do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS,
       2. zhotovitel v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby ocení celkové množství daného typu/kategorie odpadu, které je součástí Všeobecného objektu,
       3. pro účely kontroly fakturace zůstávají položky odpadů s množstvím v jednotlivých SO a PS. Tyto položky nejsou zhotovitelem v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby oceňovány.
    2. Souhrnný rozpočet
       1. pro vykazování nákladů stavby (rozpočty jednotlivých SO/PS) zařazených do souhrnného rozpočtu budou odpady vykazované jako náklady, které jsou součástí těchto SO/PS,
       2. pro stanovení předpokládané hodnoty veřejné zakázky se nebude vyčleňovat hodnota SO 90-90 samostatně. Do předpokládané hodnoty veřejné zakázky jsou náklady za odpady započítané v rámci základních rozpočtových nákladů jednotlivých SO a PS.
  1. Ostatní přílohy vztahující se k odpadovému hospodářství
     1. Část B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana – část odpadové hospodářství bude mimo jiné obsahovat:

1. souhrn dokumentů a odkaz na příslušnou část dokumentace, kde se nachází informace, které byly podkladem pro stanovení rozsahu a zatřídění do jednotlivých kategorií odpadů,
2. lokalizace přesných míst odběru vzorků, z jejichž výsledků bylo prováděné zatřídění odpadů do jednotlivých kategorií odpadů. V rámci lokalizace odběru vzorků bude zvýšená pozornost věnována oblastem s předpokladem výskytu nebezpečných odpadů, jako např. jsou oblast výhybek, odstavů a obvodů stanic,
3. přehled všech odpadů uvedených v jednotlivých SO a PS dle zařazení do jednotlivých kategorií odpadů,
4. souhrn odpadů za celou stavbu, dle zatřídění do kategorií odpadů. Souhrn bude podkladem pro vytvoření položek samostatného objektu odpadů SO 90-90, který bude podkladem pro ocenění zhotovitelem v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby,
5. popis rozsahu prováděných chemických analýz a výsledky chemických analýz a jejich vyhodnocení,
6. množství vyzískaného materiálu a možnosti jejího využití nebo odstranění,
7. podmínky pro využití vyzískaného materiálu, tzv. „kritická cesta“, která jednoznačně stanoví, za jakých podmínek lze opětovně využít množství vyzískaného materiálu (např. dodržení konkrétních milníků harmonogramu stavby apod.),
8. v závěru textové části, dále pak v souhrnné technické zprávě a technických zprávách jednotlivých SO/PS bude vždy uvedeno, že poloha, umístění a vzdálenost v dokumentaci případně uvedených skládek pro likvidaci odpadů slouží pouze pro účely stavebního řízení. Umístění skládek není podkladem pro výběrové řízení na zhotovitele stavby.
9. Odpadové hospodářství: důraz bude kladen na průzkum kontaminace štěrkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace štěrkového lože. V případě vzniku vyzískaného materiálu bude rozsah opětovného využití stanoven kategorizátorem a odborným posudkem oprávněné osoby na posuzování nebezpečných vlastností a bude schválen zástupcem objednatele. Kontaminace štěrkového lože a ostatních zemin z demolovaných objektů (včetně výkopových zemin) bude určena na základě předběžného průzkumu, včetně chemického složení (geotechnické sondy atp.).
10. V případě recyklace štěrkového lože, případně stavebních odpadů, bude s příslušným správním úřadem projednáno umístění recyklační základny, včetně podmínek pro její provoz (přístupové cesty, rozptylová studie, vodohospodářská ochranná opatření atp.).
11. Náklady v rámci odpadového hospodářství budou vyspecifikovány jako samostatná položka, která bude součástí rozpočtů jednotlivých PS a SO. Vždy bude uvedeno, zda jsou přebytečné zeminy z výkopů nebo demolic v objemech odhadnuty nebo je proveden výpočet. A dále budou uvedeny jednotkové ceny vztažené na 1 tunu (odpad i materiál).
    * 1. Průzkumné práce, které jsou prováděné, mimo jiné za účelem kategorizace materiálu pro odpadové hospodářství musí být provedené tak aby bylo možné dostatečně zatřídit materiál určený jako odpad a dostatečně zatřídit materiál určený k recyklaci. Průzkumné práce budou provedené v podrobnosti, která je dostatečná pro jednoznačné stanovení rozsahu nebezpečných vlastností odpadů, tj. tak aby bylo možné odpady správně analyzovat, vyhodnotit a posoudit podle koncentrace nebezpečných látek v odpadech, dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů v platném znění. Za zatřídění odpadů nese odpovědnost Zhotovitel. V případě neprovedení všech zkoušek, které je nutné provést pro správné zatřídění odpadů, případně nerespektování výsledků zkoušek při vykazování v rámci soupis prací, je toto pokládáno za vadu díla. Postup pro zařazení do kategorie odpadů je součástí vyhlášky č. 93/2016 Sb. o Katalogu odpadů a ostatní legislativy Ministerstva životního prostředí.
12. SPECIFICKÉ POŽADAVKY
    * 1. Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:

* Výluky pro provedení doplňkového geotechnického průzkumu je nutné nárokovat, dle pravidel pro plánování výlukové činnosti na tratích provozovaných Správa železnic, nejméně 4 měsíce před požadovaným termínem průzkumu nebo je možno využít případných výluk v rámci příslušného OŘ. Nárokovány mohou být pouze výluky v maximálním rozsahu do 8 hodin (podle aktuální situace i více).
* Počet výluk musí být nárokován v přiměřeném množství a s ohledem na omezení železničního provozu.
* Při ovlivnění traťových kolejí budou výluky přednostně zařazeny do nočních hodin.
  + 1. Jelikož v rámci stavby patrně dojde k dotčení dřevin rostoucích v lese, ale i mimo les, tak je požadováno vyhotovit v rámci dokumentace dendrologický průzkum a jeho závěry reflektovat do přípravy stavby.
    2. Předběžným odhadem se předpokládá dotčení solitérů i zapojeného porostu dřevin. Zadavatel díla očekává, že zhotovitel díla zohlední při fakturaci díla skutečný počet a plochu dřevin, pro které byl dendrologický průzkum proveden (tj. zohlední případné vícepráce, ale i případné méněpráce).

1. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY
   * 1. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
     2. K dispozici na webu Správy železnic jsou dokumenty: „Manuál struktury a popisu dokumentace“ a „Vzory Popisového pole a Seznamu“
     3. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým dokumentům a vnitřním předpisům na svých webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“ (https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitrni-predpisy-spravy-zeleznic/  
dokumenty-a-predpisy)

Pokud je dokument nebo vnitřní předpis veřejně dostupný je umožněno jeho stažení. Ostatní dokumenty a vnitřní předpisy jsou poskytovány v souladu s právními předpisy na základě podané žádosti na níže uvedených kontaktech:

Správa železnic, státní organizace

Centrum telematiky a diagnostiky

**Oddělení dokumentace a distribuce tiskových materiálů**

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

nebo e-mail: typdok@tudc.cz

kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782

Ceníky: https://typdok.tudc.cz/

1. PŘÍLOHY
   1. Manuál struktury a popisu dokumentace
      1. Vzory Popisového pole a Seznamu