

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

**Dokumentace pro společné povolení podle
liniového zákona
Projektová dokumentace pro provádění stavby
Dozor projektanta**

**„Rekonstrukce úseku odbočka Rokytka –
Praha-Holešovice (mimo) – I. etapa“**

Datum vydání: 30. 11. 2023

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1 Předmět díla	3
1.2 Rozsah a členění Dokumentace	3
1.3 Umístění stavby	4
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....	4
2.1 Podklady a dokumentace	4
2.2 Související podklady a dokumentace.....	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI.....	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA.....	5
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	6
4.3 Zabezpečovací zařízení	7
4.4 Sdělovací zařízení	7
4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	8
4.6 Železniční svršek a spodek	9
4.7 Mosty, propustky, zdi	12
4.8 Železniční tunely.....	13
4.9 Ostatní objekty	13
4.10 Zásady organizace výstavby	13
4.11 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů).....	14
4.12 Životní prostředí	14
4.13 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby – PDPS	15
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY.....	17
5.1 Všeobecně.....	17
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	18
7. PŘÍLOHY.....	18

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve VTP. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
DOSS	Dotčené orgány státní správy
ŽDC	Železniční dopravní cesta
NSZ.....	Nový stavební zákon - zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění účinném od 1. 1. 2024

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět díla

1.1.1 Předmětem Díla „**Rekonstrukce úseku odbočka Rokytka – Praha-Holešovice (mimo) – I. etapa**“ je:

- a) **Zpracování oznámení záměru** dle § 6 (dále jen „oznámení EIA“) a **dokumentace** (dále jen „dokumentace EIA“) dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Závěr z procesu EIA bude zpracován do DUSL.
- b) **Zhotovení Projektové dokumentace společné povolení podle liniového zákona**, která specifikuje předmět Díla v takovém rozsahu, aby ji bylo možno projednat v řízení o povolení záměru, získat pravomocné povolení záměru dle zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, účinného od 1. 1. 2024 (dále jen „NSZ“), včetně notifikace autorizovanou osobou a činností koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi a manuálu údržby.
- c) **Zpracování a podání žádosti o vydání společného povolení záměru** dle NSZ, včetně všech vyžadovaných podkladů, jejímž výsledkem bude vydání povolení záměru. Zhotovitel bude spolupracovat při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci (v případě odevzdání neúplné žádosti, přerušení z důvodů chybějících nebo vadně zpracovaných podkladů se jedná o vadu Díla).
- d) **Zhotovení 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.
- e) **Výkon Dozoru projektanta** při zhotovení stavby.

1.1.2 Dále uváděný pojem „**Dokumentace**“ v těchto ZTP se rozumí zpracování příslušného stupně dokumentace / projektové dokumentace dle povahy Díla.

1.1.3 Cílem díla je snížení hlukové zátěže a vibrací vznikajících při provozování železniční dopravy v provozovaných traťových úsecích a zajištění dodržování hygienických limitů hluku a vibrací dle požadavků vyplývajících ze zákona č. 258/200 Sb., o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů, a to včetně příslušných prováděcích předpisů, zejména nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Snížení hlukové zátěže bude provedeno rekonstrukcí železničního svršku a zřízením protihlukových stěn.

1.1.4 Dalším cílem stavby je kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku, rekonstrukce mostních objektů a odstranění stavebních závad na mostních konstrukcích, včetně propustků, opěrných zdí, úpravy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, rekonstrukce trakčního vedení a návazných technologií k zajištění bezpečnosti a plynulosti železniční dopravy.

1.2 Rozsah a členění Dokumentace

1.2.1 **Dokumentace ve stupni DUSL** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 1 vyhlášky č. 583/2020 Sb., kterou se stanoví podrobnosti obsahu dokumentace pro vydání společného povolení u staveb dopravní infrastruktury, v platném znění (dále „vyhláška č. 583/2020 Sb.“), která bude sloužit jako dokumentace pro vydání povolení záměru dle NSZ. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování této Dokumentace přílohu P4 směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ SM011“).

1.2.2 **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.“). V případě, že bude před zahájením prací na PDPS již vydána prováděcí vyhláška pro PDPS dle NSZ, bude PDPS zpracována dle nové vyhlášky. Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P7 směrnice SŽ SM011.

- 1.2.3 Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, zajištění zpracování veškerých potřebných průzkumů (inženýrskogeologický, stavebně technický, korozní atd.) nezbytných k návrhu technického řešení.

1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Stavba bude probíhat na trati Praha-Libeň – Praha-Holešovice.

Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S 631800392
Kraj	Hl. m. Praha (CZ010)
Okres	Hl. m. Praha (554782)
Katastrální území	Holešovice (730122), Libeň (730891)
Správce	Oblastní ředitelství Praha

Údaje o trati

Trafový úsek	žst. Praha-Holešovice - (bez Praha-Holešovice-Stromovka)	Rokytka - Praha-Holešovice
Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5, F1	P5, F1
Součást sítě TEN-T	ANO	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	321 00	321 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	536	536
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	090, 091	090, 091
Číslo traťového a definičního úseku	0791C1	079104
Trafová třída zatížení	D4	D4
Maximální traťová rychlost	80 km/h	80 km/h
Trakční soustava	SS 3kV, výhledově 25 kV 50 Hz	SS 3kV, výhledově 25 kV 50 Hz
Počet traťových kolejí	2	2

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Podklady a dokumentace

- 2.1.1 Záměr projektu „Protihluková opatření v prostoru Balabenka, včetně rekonstrukce mostních objektů, 1. část“, zpracovatel společnost Prodex – Valbek, 12/2020
- 2.1.2 „Diagnostika a statické posouzení mostů s předpjatou nosnou konstrukcí“ 1. + 2. etapa, smlouva č. 645100008/2019; zpracovatel Pontex s.r.o., 06/2020.

2.2 Související podklady a dokumentace

- 2.2.1 Akustický posudek „Hluk ze železniční dopravy v úseku železniční trati Praha- Holešovice – Balabenka + větev Vysočany“ ze dne 31. 8. 2017, zpracovatel Ing. Karel Šnajdr.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací, a to i cizích investorů.
- 3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
- a) DOZ Praha-Uhřetěves – Praha hl.n. – Praha Vysočany (stavba v realizaci)

- b) ETCS v uzlu Praha (ZP schválen 08/2020 v CK MD. Stavba nebude dále sledována jako samostatná akce, bude rozdělena na etapy:
- c) První dvě etapy: ETCS Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. (mimo) a ETCS Milovice – Praha hl. n. (mimo)
- d) Další etapy: Praha hl. n. (mimo) – Smíchov/Krč – Praha Radotín a Praha hl. n., Masarykovo n., Bubny s předpokládanou realizací po roce 2025)
- e) ETCS Kralupy n. V. – Praha – Kolín (stavba v realizaci, předpoklad dokončení 01/2026)
- f) Modernizace a dostavba žst. Masarykovo nádraží (předpoklad realizace 01/2024 – 12/2026)
- g) Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně) Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně)
- h) Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. Stavba (ve fázi DÚR, předpoklad realizace 06/2025 – 8/2028)
- i) Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně) (v realizaci, předpoklad dokončení 02/2024)
- j) Rekonstrukce kolejí ve vinohradských tunelech (ve fázi DUSP, předpoklad realizace 01/2026 – 06/2033)
- k) Zvýšení trakčního výkonu TNS Balabenka (probíhá příprava DSP, předpoklad realizace 07/2021 – 06/2024)
- l) Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany
- m) Územně technická studie železniční zastávky v prostoru Balabenka – U Kříže (09/2018)
- n) Studie proveditelnosti ŽUP (zahájeno 01/2021)
- o) Městský okruh 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála (DÚR k projednání 09/2022, předpoklad realizace po roce 2025)
- p) Městský okruh 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka (DÚR k projednání 09/2022, předpoklad realizace po roce 2025)
- q) Libeňská spojka 8313 U Kříže – Vychovatelna (DÚR k projednání 09/2022, předpoklad realizace po roce 2025)
- r) Stavba MO č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka-U Kříže, zařízení staveniště, průzkumná štola.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Zhotovitel zpracuje Dokumentaci v souladu s požadavky směrnice SŽ SM011.
- 4.1.2 **Dokumentace bude zpracována dle schváleného Záměru projektu pouze v rozsahu km 2,328 – 3,699.**
- 4.1.3 **Projektová dokumentace bude Zhotovitelem po celou dobu rozdělena na dvě části, kdy jedné části bude samostatně řešen most v km 3,346. Zbýlá dokumentace bude tvořit druhou část. Obě části budou vyhotoveny a projednány současně. Objednatel si vyhrazuje právo kdykoliv v průběhu zpracování jednotlivé části dále rozdělit, některou část upřednostnit a projednávat samostatně. (např. z důvodu havarijního stavu mostu v km 3,346, nebo významné kolizi se stavbou městského okruhu)**
- 4.1.4 Zhotovitel díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části z předchozího stupně dokumentace a související dokumentace a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.5 Zhotovitel zpracuje 3D vizualizace v rozsahu 6 ks, 3D zákresy vizualizací do fotografií v rozsahu 6 ks a videokompozice v délce 2-3 minut - detailní představení projektu

znázorňující rozsah celé stavby a změn oproti stávajícímu stavu vč. mluveného komentáře (textový podklad před tvorbou odeslat ke schválení objednateli), zkrácená verze 30-60 sek - krátké představení nejdůležitějších částí staveb a jejich přínosu pro cestující dle kapitoly 9. Vizualizace, zákresy do fotografií a videokompozice VTP/DOKUMENTACE/06/23.

- 4.1.6 Pro představu zpracování videokompozice Objednatel uvádí odkaz na již vyhotovenou vizualizaci na úsek Výstaviště – Veleslavin – <https://www.youtube.com/watch?v=h1fbpMrd5I8>. V rámci zakázky je nutné zajistit s dotčenými orgány povolení k natáčení dronem, a to v rámci SŽ, případně Úřadu pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“).
- 4.1.7 Video je zpracováno dle manuálu pro tvorbu videí dostupného na <https://www.spravazeleznice.cz/kontakty/sprava-webu-a-logomanual>. Vizualizace/zákres budoucího stavu do leteckých záběrů současného stavu, který pomůže znázornit rozsah změn a jejich přínos (videozáběry, nikoliv sekvence fotografií). Pokud jsou obsahem projektu také vnitřní části budov a stanic (podchody), zahrnuje video jejich aktuální záběry doplněné o zákresy finálních stavů. Video obsahuje grafické znázornění pohledu kamery na mapě, označení měst a obcí v blízkosti stavby, směrovníky, infoboxy a informativní popisky u významných stavebních objektů. Video je odevzdáno ve 4K rozlišení, formátu mp4.
- 4.1.8 Veškeré výstupy jsou majetkem objednatele a objednatel má výhradní právo na zveřejnění.
- 4.1.9 Zhotovitel v Soupisech prací doplní dle Metodiky měření pro účely článku 12 Červené knihy FIDIC (1. vydání, 05/2019 – schváleno MD dne 7. 5. 2019, https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2019_5_metodika_mereni.pdf) označení do položek, které spadají do Kategorie 1 (skupiny měření s označením „G“ - položka je měřena geodeticky). Takto budou označeny skupiny položek č. 1227, 1228, 1229, 1237, 1238, 1239, 1257, 1258, 1259, 1284 a 1289 (OTSKP). Označení bude provedeno dle výše zmíněné Metodiky.
- 4.1.10 Zhotovitel v případě jednání s provozovatelem distribuční soustavy GasNet, s.r.o. bude postupovat dle metodického postupu uzavřeného mezi SŽ a GasNet, s.r.o. Metodický postup bude poskytnut Objednatелеm na vyžádání.
- 4.1.11 Definitivní předání Dokumentace dle odst. 3.4.18 VTP/DOKUMENTACE/06/23 proběhne na médiu: USB flash disk.
- 4.1.12 Zhotovitel zpracuje vazbu na Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty (JZP ŽDC). Stavové informace (logy), doplňková data a záznamy zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a DDTS budou ukládána v Jednotném záznamovém prostředí železniční dopravní cesty do vybraných užitečných úložných oblastí (UÚO). Při návrhu vazby na JZP ŽDC bude postupováno dle dokumentu „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“ viz příloha č. 7.1.1 těchto ZTP.
- 4.1.13 V zadávací dokumentaci uváděný pojem „Autorský dozor“ se rozumí pojem „Dozor projektanta“ podle NSZ.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Výhledový rozsah dopravy bude vycházet z koncepce stanovené ve schváleném ZP, s přihlédnutím k aktuálním poznatkům. Podrobně bude upřesněno na vstupní poradě.
- 4.2.2 Provozní a dopravní technologie bude zpracována dle směrnice SŽ SM011.
- 4.2.3 Dopravní technologie musí být zpracována a projednána s objednateli dopravy a osobními dopravci již v počátečních stádiích návrhu.

4.3 Zabezpečovací zařízení

4.3.1 Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1 ŽST Praha-Holešovice je včetně obvodu Rokytka zabezpečena elektronickým stavědlem ESA11 s panely EIP, výstroj stavědla je umístěna v budově OŘ Praha (budova ŽST Praha-Holešovice). Odb. Balabenka je také zabezpečena elektronickým stavědlem ESA11 s panely EIP, výstroj stavědla je umístěna ve stavědlové ústředně v areálu měnirny Balabenka. TZZ v úsecích odb. Balabenka – Praha Holešovice, odb. Balabenka – Praha Vysočany a Praha Libeň – Praha Vysočany je ITZZ umístěné ve stavědlových ústřednách příslušných SZZ.
- 4.3.1.2 Mezi ŽST Praha-Holešovice a ŽST Praha-Libeň je jeden dvoukolejný traťový úsek. Koleje 91/2 a, b, c, d jsou staniční koleje ŽST Praha-Holešovice s minimální zábrzdou vzdálenosti 700 m, ale s ohledem na automatické bloky na přilehlých traťových úsecích je návěstění navrženo pro zábrzdou vzdálenost 1000 m. Stávající řešení bylo navrženo a realizováno kolem roku 2008.

4.3.2 Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1 Na výhybkách č. 1 – 4 v ŽST Praha-Holešovice dojde k instalaci nových elektromotorických přestavníků včetně místní kabelizace. Návěstidla Se1 a Se2 budou posunuta do nové polohy dle nové polohy výhybek č. 1 a č. 2. Ke změně polohy dojde také u návěstidel Lc91c, Lc92c, Sc91d a Sc92d vyvolané úpravou kolejiště. V rámci úprav těchto prvků je také uvažováno s úpravou polohy vnějších prvků systému ETCS. Po ukončení stavebních prací budou nově zaměřeny všechny prvky infrastruktury, které jsou potřebné pro zabezpečení korektní funkce systému ETCS L2. Následně bude upraven SW RBC.

4.4 Sdělovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 V dotčeném traťovém úseku jsou vedeny následující typy sdělovacích vedení/zařízení:
- traťový kabel včetně osazených VTO průběžně v celé délce trati. (kabel typu 25XN0,8)
 - dálková vedení DK a DOK
 - bezpečnostní kamerový systém
 - GSM-R (bezdrátová mobilní síť pro železniční aplikace)
- 4.4.1.2 Traťový sdělovací kabel je veden vpravo trati (uvažováno v sudém směru jízdy vlaku). VTO jsou umístěna průběžně vpravo i vlevo, některé VTO jsou již mimo provoz nebo poškozená.
- 4.4.1.3 Ostatní sdělovací vedení (DK, DOK) jsou vedena vlevo od trati (uvažováno v sudém směru jízdy vlaku).
- 4.4.1.4 Bezpečnostní kamerový systém je upevněn na stožárech TV. Existují zde dva samostatné kamerové okruhy. Dříve instalovaný okruh bezpečnostních kamer v oblasti tunelu pod Bílou skálou (místo instalace před a za tunelem) a později instalovaný okruh bezpečnostních kamer, které jsou umístěny v různých bodech podél trati od tunelu až k vjezdu do ŽST Praha-Libeň dle výhledových poměrů tak, aby pokryly celou trať. Výstup prvního okruhu kamer je vyveden do ŽST Praha-Holešovice a výstup druhého okruhu kamer je vyveden do ŽST Praha-Libeň. V každém bodě jsou instalovány 3 kamery – 1x kamera otočná a 2x kamera stacionární. Datové a napájecí kabely jsou vedeny vpravo od trati v souběhu s DK a DOK.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 V rámci sdělovacího zařízení budou demontovány veškeré VTO bez náhrady. Dále je řešena ochrana případně přeložka stávajících sdělovacích kabelů a položení nové HDPE trubky z ŽST Praha-Holešovice k odbočce Balabenka.
- 4.4.2.2 Vybavení kamerového systému bude zachováno, bude pouze přemístěno na nové trakční podpěry. Případně bude rozšířen v závislosti na úpravách provedených na trakční soustavě.

4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 V celém řešeném úseku je trakční vedení tvořeno stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC v plném a polokompensovaném provedení. Trakční podpěry v jednotlivých traťových úsecích jsou betonové s kotevními ocelovými příhradovými stožáry. Stávající trakční vedení je z let 1975 – 1978. Vetknutí trakčních podpěr do jednotlivých mostovek v převážné části není v dobrém technickém stavu, ve všech případech je nutná jejich rekonstrukce. Všechny betonové trakční podpěry jsou staticky narušeny. Vetknutí ramen trakčního vedení v Libeňském tunelu (Bílá Skála) je v havarijním stavu. Celkově je stávající stav trakčního vedení na hranici své konstrukční a provozní životnosti.
- 4.5.1.2 Ochrana proti nebezpečnému dotyku neživých částí je řešena ukolejněním individuálně, resp. pomocí ochranného lana skupinově, přes průrazku.
- 4.5.1.3 Stávající rozvod nn a vn je různého stáří, od roku 1984 do roku 2015.
- 4.5.1.4 Elektrické zařízení v kolejišti od NS Balabenka ve směru ŽST Praha-Holešovice zahrnuje rozvod DOÚO pro elektrické pohony 3A, 429, 451, 452 a 453. V km 3,1 za Libeňským tunelem jsou instalovány 2 elektricky ovládané odpojovače č. 411 a 412 a v km 1,5 jsou dva odpojovače č. 401 a 402.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 Koncepce nového trakčního vedení, ukolejnění kovových konstrukcí a návrh rozmístění nových trakčních podpěr bude realizován dle rozsahu rekonstrukce železničního spodku, svršku a umělých staveb.
- 4.5.2.2 V oblasti návrhu trakčního vedení bude zohledněna studie „Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE“, viz příloha 7.1.2 těchto ZTP.
- 4.5.2.3 Zhotovitel návrh kompletní rekonstrukce stávajícího trakčního vedení v celém uvažovaném úseku včetně Libeňského tunelu (Bílá skála). Návrh trakčního vedení bude nadále sledovat stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC s tím, že veškeré provedení izolace bude navrženo v izolační hladině zohledňující připravovanou výhledovou střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV, AC.
- 4.5.2.4 Dle navrženého rozsahu úprav trakčního vedení, železničního svršku, mostních objektů, tunelu, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a ostatních úprav s tímto souvisejících bude navržena úprava ukolejnění vodivých konstrukcí dle současně platných norem a předpisů.
- 4.5.2.5 Při návrhu jsou sledovány normy ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 122-1 ed.2, ČSN EN 50122-2 ed.2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení.
- 4.5.2.6 V řešeném úseku bude položen nový kabel 6kV.
- 4.5.2.7 Výhybky č. 1 – 4 budou osvětleny. Pro osvětlení bude zřízena nová přívodní kabeláž.

- 4.5.2.8 Na nových výhybkách bude zřízen elektrický ohřev výhybek. Ovládání EOv bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče se zapojením do systému dálkového ovládání a diagnostiky.

4.6 Železniční svršek a spodek

4.6.1 Popis stávajícího stavu

4.6.1.1 Železniční svršek kolej č. 1, potažmo 91:

- km 1,037 – 3,384: kolejnice S49 (nové z roku 1993), betonové pražce SB8 v rozdělení „e“ (z roku 1993), podkladnicové upevnění s pružnými svěrkami, bezстыková kolej
- km 3,384 – 3,418: výhybka č. 1 tv. 1:11-300 svršku S49 na dřevěných pražcích z roku 1977, podkladnicové upevnění s tuhými svěrkami, bezстыková kolej
- km 3,418 – 3,502: kolejnice S49 (nové z roku 1975), dřevěné pražce bukové v rozdělení „d“ (z roku 1993), podkladnicové upevnění s tuhými svěrkami, bezстыková kolej
- km 3,502 – 3,536: výhybka č. 4 tv. 1:11-300 svršku S49 na dřevěných pražcích z roku 1977, podkladnicové upevnění s tuhými svěrkami, bezстыková kolej
- km 3,536 – 3,544: kolejnice S49 (nové z roku 1975), betonové pražce SB8 v rozdělení „d“ (z roku 1979), podkladnicové upevnění s tuhými svěrkami, bezстыková kole

4.6.1.2 Železniční svršek kolej č. 2, potažmo 92:

- km 1,067 – 3,413: kolejnice S49 (nové z roku 1992), betonové pražce SB8 v rozdělení „e“ (z roku 1993), podkladnicové upevnění s pružnými svěrkami, bezстыková kolej
- km 3,413 – 3,423: kolejnice S49 (nové z roku 1992), bukové dřevěné pražce v rozdělení „e“ (z roku 1993), podkladnicové upevnění s pružnými svěrkami, bezстыková kolej
- km 3,423 – 3,457: výhybka č. 2 tv. 1:11-300 svršku S49 na dřevěných pražcích z roku 1977, podkladnicové upevnění s tuhými svěrkami, bezстыková kolej
- km 3,457 – 3,463: kolejnice S49 (nové z roku 1992), dřevěné pražce bukové v rozdělení „d“ (z roku 1993), podkladnicové upevnění s tuhými svěrkami, bezстыková kolej
- km 3,463 – 3,497: výhybka č. 3 tv. 1:11-300 svršku S49 na dřevěných pražcích z roku 1977, podkladnicové upevnění s tuhými svěrkami, bezстыková kolej
- km 3,497 – 3,507: kolejnice S49 (nové z roku 1992), betonové pražce SB8 v rozdělení „d“ (z roku 1979), podkladnicové upevnění s tuhými svěrkami, bezстыková kolej

4.6.1.3 Dvě jednoduché spojky před ŽST Praha-Holešovice jsou tvořeny výhybkami č. 1 + 2 a 3 + 4 (všechny tvaru J49-1:11-300). Spojky leží na mostní estakádě (most v ev. 3,346). Konstruktivní uspořádání a polohu výhybek (spojek) ovlivňují dva následující fakty:

- Kabely jsou na mostě vedeny po krajích v betonových žlabech s pochozími betonovými deskami. I proto osová vzdálenost kolejí v místě spojek činí jen zhruba 4,1 m.
- Z komorové mostní nosné konstrukce jsou vyvedeny na povrch (do úrovně kolejového lože) obdélníkové betonové šachty s poklopem, které slouží pro vstup do nosných konstrukcí. Šachty jsou umístěné v podélné ose mostu.

4.6.1.4 Umístění kolejových spojek respektuje výše uvedené, a proto jsou sady dřevěných pražců těchto výhybek nestandardního uspořádání a upraveny na míru

4.6.1.5 Železniční spodek:

(a) km 2,250 - 2,486 (úsek odřezu):

- i) Jedná se úsek trati na zemním tělesu, který se nachází v odřezu. Na levé straně zemní těleso postupně přechází v násyp maximální výšky 3,5 m. Důsledkem postupného doplňování štěrku kolejového lože došlo k zasypání drážní stezky a dochází k padání kameniva na opěrnou zídku, která se nachází při patě násypu, a následně na souběžnou pozemní komunikaci, které vede pod svahem. Na pravé straně se nachází vyšší strmý zářezový svah až do výšky 19 m. Tento svah je ve velké míře skalnatý. Povrch skály postupně zvětrává, drolí se a zasypává příkopovou zídku mezi kolejí a svahem. Skladba pražcového podloží je neznámá.
- ii) Levá kolej č. 91 je pravděpodobně odvodněna skloněnou zemní plání na svah násypu. Pravá kolej č. 92 je pravděpodobně odvodněna skloněnou zemní plání do příkopu tvořeného betonovými zídками tvaru „U“ mezi kolejí a zářezovým svahem. Betonové zídky jsou pravděpodobně monolitické a mají hloubku vnitřního prostoru cca 1 m. Betonová příkopová zídka má na straně k zářezovému svahu nadvýšení, které slouží jako zárubní zídka výšky 0,5 – 1,0 m. Příkop je zakrytý betonovými deskami, které slouží jako pochozí stezka. Příkop tvořený příkopovými zídками je ukončen v km 2,430, kde přechází do otevřeného zpevněného příkopu délky 56 m. Ten se mírně odklání od trati a končí v jímce pod mostem v ev. km 2,502.

(b) km 2,507 - 2,724 (úsek mezi mostem v ev. km 2,502 a vjezdovým portálem tunelu):

- i) Jedná se úsek trati na zemním tělesu, který se nachází v oboustranném zářezu. Na levé straně trati se násypový svah, který pokračuje od svahového kuželu mostu v ev. km 2,502, postupně odklání od trati. Tím se mezi kolejí č. 91 a svahem vytváří a rozšiřuje rovinatý terén v úrovni výšky kolejiště. Těsně před portálem tunelu v délce 15 m se rovinatý terén mění v zářez, který je zachycen zárubní zdí. Na pravé straně trati se nachází mírný zářez, který se prohlubuje před portálem tunelu. Výškový rozdíl okolního terénu a kolejiště zde zajišťuje zárubní zeď délky 66 m. Skladba pražcového podloží je neznámá.
- ii) Odvodnění levé koleje č. 91 je od km 2,507 až k propustku v ev. km 2,670 pravděpodobně zajištěno skloněnou zemní plání, která vodu odvádí do okolního terénu. Mezi propustkem a portálem tunelu, kde se zvyšuje zářezový svah, je při koleji č. 91 zřízen otevřený příkop zpevněný betonovými žlaby, následně betonovými zídками tvaru U s betonovými poklopy. Odvodnění pravé koleje č. 92 je v celém úseku pravděpodobně zajištěno skloněnou zemní plání, která odvádí vodu do otevřeného příkopu na pravé straně koleje. S ohledem na průběh a tvar okolního terénu a podélný sklon samotného příkopu je příkop postupně nezpevněný otevřený, otevřený zpevněný betonovými žlaby TZZ3 a následně tvořený velkými betonovými zídками tvaru U s betonovými poklopy. V km 2,678 se nachází propustek v ev. km 2,670 podcházející trať a spojující oba vnější příkopy.

(c) km 2,724 – 3,052 (tunel ev. č. 127):

- i) Jedná se o úsek v dvoukolejném tunelu. V tomto úseku je pražcové podloží pravděpodobně tvořeno pouze kolejovým ložem a konstrukcí dna tunelu.

- ii) km 3,055 – 3,150 (úsek mezi výjezdovým portálem tunelu a mostem v ev. km 3,346 (estakáda):
 - iii) Jedná se o úsek trati na zemním tělesu, kde trať přechází ze zářezu za portálem tunelu na holešovickou estakádu. Skladba pražcového podloží je neznámá.
 - iv) Odvodnění obou kolejí je pravděpodobně zajištěno skloněnou zemní plání do příkopů na vnějších stranách trati. Oba příkopy jsou zhotoveny z betonových příkopových zídek tvaru J-velké. Na konci příkopů je pravý příkop propojen svodným potrubím pod kolejemi do levého příkopu a dále je voda společně odvedena struhou vedenou kolmo na trať pryč od koleje.
- (d) km 3,540 – 3,553 (úsek mezi mosty):
- i) Stavba končí na zemním tělesu, které se rozkládá mezi dvěma mosty a má délku jen 30 m. Skladba pražcového podloží je neznámá. Odvodnění drážního tělesa je pravděpodobně zajištěno skloněnou zemní plání v kombinaci s využitím drenáže přechodových klínů obou mostů

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Kolejový rošt v této stavbě bude zřízen z kolejnic 60 E2 na betonových pražcích s upevněním W14. Kolejové lože bude zřízeno z části z nového kameniva a z části z kameniva recyklovaného ze stávajícího kolejového lože. Koleje budou zřízeny jako bezстыkové.
- 4.6.2.2 V rámci rekonstrukce budou nahrazeny všechny 4 výhybky, které se v obou kolejích ve stavbě nacházejí. Všechny výhybky budou dodány na betonových pražcích a svrškem typu UIC60.
- 4.6.2.3 Rozšíření osově vzdálenosti v oblasti spojek před ŽST Praha-Holešovice na hodnotu 4,750 m znamená přiblížení kolejí č. 1b a 2b blíže ke stávajícím chodníčkům s betonovými poklopy na estakádě (most v ev. km 3,346). To by mělo za následek zúžení šířky obrysu nutného kolejového lože více, než standardně dovoluje předpis SŽDC S3. Podmínkou rozšíření osově vzdálenosti je tak buď souhlas Správy železnic s využitím užšího obrysu nutného kolejového lože, nebo zrušení kabelovodů / chodníčků s betonovými poklopy na obou okrajích mostu (Betonové konstrukce budou vybourány, drážní kabely vloženy do chrániček a prostor bude nově vysypán štěrkem kolejového lože. Tím bude zajištěna předepsaná standardní šířka obrysu nutného kolejového lože.).
- 4.6.2.4 Rekonstrukce železničního spodku bude realizována zejména v úsecích, kde je trať vedena na zemním tělesu. Ve stavbě je uvažováno s kompletní rekonstrukcí pražcového podloží v celém úseku v obou kolejích. Skladba a materiál konstrukčních vrstev bude upřesněn v dalších projekčních stupních, přičemž bude nutno dbát na maximální využití recyklovaného materiálu (stávající kolejové lože).
- 4.6.2.5 Plán tělesa železničního spodku bude zřízena přednostně v příčném sklonu 5 % směrem od osy os kolejí. Alternativně pak může být zřízena vodorovná zejména v případech, kdy by byla překročena maximální tloušťka kolejového lože 900 mm stanovená předpisem SŽDC S3. Zemní plán bude vždy v příčném sklonu 5 %, přednostně ukloněné od osy os kolejí.
- 4.6.2.6 Na návrh pražcového podloží bude vázaný také návrh odvodnění. Předpokládá se, že odvodnění železniční trati bude koncepčně realizováno shodně se stávajícím stavem. Budou využity ve velké míře stávající konstrukce odvodnění, zejména velké betonové zídky tvaru U.
- 4.6.2.7 V úseku km 2,250 až 2,430 vpravo koleje dochází k erozi skalního zářezu, jehož výška dosahuje až 18,6 m. Kamení spadá a zasypává příkopovou

zídka mezi kolejí a svahem. V záměru projektu se uvažuje se sanací skalního zářezu, např. odstranění vrchní zvětralé vrstvy a zasíťování skály.

4.7 Mosty, propustky, zdi

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 Mosty v předmětném traťovém úseku TÚ 0791 jsou dvoukolejné, s průběžným kolejovým ložem a železobetonovou spodní stavbou, monolitickou nebo prefabrikovanou. Z hlediska mostů jsou tratě zařazeny dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 2. třídy tratí.
- 4.7.1.2 Most v km 2,502 – prostě uložené předpjaté nosníky přes ulici Bulovka, samostatná nosná konstrukce pod každou kolejí
- 4.7.1.3 Most v km 3,346 - pětipolový rámový most s V-stojkami v km 3,346, přes Vltavu a ulici Povltavská, kde nosnou konstrukci tvoří komorový dodatečně předpjatý nosník, pilíře jsou s patními vrubovým kloubem.
- 4.7.1.4 Propustky jsou trubní DN 800 nebo DN 1000 (šestihranné trouby)
- 4.7.1.5 Opěrná Železobetonová zeď v km 2,308 – 2,482 délky 174 m a výšky 0,5 – 5,0 m nemá dochovanou dokumentaci a musí být proveden její podrobný průzkum.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů (čj. 11728/2021-SŽ-GŘ-O13, ze dne 4. března 2021) a prokázána přechodnost traťové třídy D4/120 a D2/160.
- 4.7.2.2 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2 ed. 2 do 2. třídy tratí.
- 4.7.2.3 Pokud je stupeň DUR vynechán (je zadán ZP+DSP), budou mostní objekty navrženy i v souladu s požadavky pro DUR.
- 4.7.2.4 Propustky v km 2,670 a 3,105 budou přestavěny z důvodu nevyhovujícího stavu (šestihranná trouba). Nové vedení kolejí na propustcích bude navrženo přibližně ve stávající ose, PHS se na propustcích neuvažuje. Propustky budou navrženy železobetonové trubní nebo rámové, průtočný profil bude stanoven na základě hydrotechnického posouzení. Na vtoku bude navržena jímka s pochozím kompozitním roštem, na výtoku bude zajištěn odtok
- 4.7.2.5 Bude provedena celková rekonstrukce mostních objektů, zahrnující minimálně sanaci spodní stavby a nosné konstrukce, nové izolace včetně řešení odvodnění, rekonstrukce PKO ocelových částí nosných konstrukcí, sanaci případně rekonstrukce chodníkových konzol, nové zábradlí, instalace PHS a nových stožárů TV atd. Při návrhu rekonstrukce bude zohledněn stavební stav a zatížitelnost.
- 4.7.2.6 U řešených opěrných zdí je navrženo tlakové čištění povrchu zdi, sanační stěrka líce zdi, rekonstrukce odvodnění a nové zábradlí. U zdi v km 2,308 – 2,482 je navržena nová konstrukce opěrné zdi
- 4.7.2.7 Další požadavky na zpracování mostních objektů jsou uvedeny ve VTP/DOKUMENTACE.
- 4.7.2.8 Návrh opatření na stávajících umělých stavbách a návrh nových umělých staveb vychází ze „Směrnice generálního ředitele č. 16/2005 - Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“ a ze „Směrnice SŽDC č. 30 - Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“. Pro návrh umělých staveb jsou dále použity v současné době platné normy ČSN. Další

požadavky na zpracování mostních objektů jsou uvedeny ve VTP/DOKUMENTACE.

- 4.7.2.9 Pro mostní objekty a zdi by měla být pro ZP zpracována Tabulka objektů dle přílohy P15 směrnice SŽ SM011, která bude pro další stupně dokumentace rozpracována. Pokud tabulka nebyla součástí ZP, bude v rámci DUSL zpracována.

4.8 Železniční tunely

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 Dvukolejný železniční tunel pod Bílou skálou je dlouhý 331 m s evidenčním číslem 127. Portály byly zhotoveny jako hloubený tunel v otevřené stavební jámě. Samotný ražený tunel byl proveden modifikovanou podchycovací metodou se zabudovanými ocelovými skružemi.

Skladba ostění:

- Vnější – zajišťovací vrstvy z betonu B250, do kterých jsou zabetonovány ocelové profily 2x"U" profil po cca 1,5 m, tloušťka vrstvy 350 mm.
- Vnitřní – nosné vrstvy obezdívky jsou z prostého betonu B 250 s patečními železobetonovými prahy z bet. B 250.
- Opěří a spodní klenba je navržena z prostého betonu B 250 v celé délce tunelu. Dno tunelu je vyspádováno do střední tunelové stoky.
- V celé délce tunelu byla provedena dvoustupňová injektáž vnější obezdívky.
- Tunelové ostění nemá mezilehlou izolaci.

4.8.1.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.1.3 V tunelovém ostění jsou patrné trhliny a výkvěty, tak lze očekávat lokální průsaky. Tyto průsaky budou závislé na velikosti srážek v jednotlivých obdobích.

Návrh sanace tunelového ostění:

- otryskání líce tunelového profilu
- injektování trhlín v ostění
- sjednocující stěrka/nátěr líce ostění
- zakrytí kabel. žlabů, rekonstrukce střední tunelové stoky

- 4.8.1.4 Provedení stavebně-technického a korozního průzkumu, kamerové zkoušky střední tunelové stoky.

- 4.8.1.5 Dle výsledků ze základního korozního průzkumu, budou přijata nutná opatření pro omezení vlivu bludných proudů dle předpisu MD ČR TP124, SŽDC SR 5/7 a SŽDC TKP 25A s přihlédnutím k možnostem sanace jednotlivých objektů

4.9 Ostatní objekty

- 4.9.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro zhotovení 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.

- 4.9.1.1 Zhotovitel je povinen si vyžádat bezpečnostní kategorii (pozemních objektů), která je součástí projektových prací u Objednatele (O30 – Odbor bezpečnosti a krizového řízení nebo u příslušné stavební správy). Zhotovitel zapracuje v ZP požadavek na zpracování Bezpečnostního projektu projekčního včetně ocenění pro objekty spadající do bezpečnostní kategorie I až III.

- 4.9.1.2 Zhotovitel ve spolupráci s Objednatelem (O30) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, identifikuje bezpečnostní zóny (třídy A až D)

a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocení v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F směrnice SŽ SM07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.

- 4.9.1.3 Bezpečnostní projekt projekční se vypracovává jako samostatný podkladový dokument pro objekty bezpečnostní kategorie I až III nejpozději ve stupni DSP/DUSP a bude popisovat požadavky na technická opatření fyzické ochrany v závislosti na bezpečnostní kategorii objektu a dále bude popisovat jejich implementaci, včetně režimových opatření a fyzické ostrahy po realizaci technických opatření fyzické ochrany. Závazná osnova Bezpečnostního projektu projekčního je přílohou P16 směrnice SŽ SM 11. V případě změn, které mohou mít dopad do změny bezpečnostní kategorizace objektu/ů nebo do změny třídy bezpečnostní zóny/zón v projektu, je nutné aktualizovat i Bezpečnostní projekt projekční. U objektu/ů zařazených do bezpečnostní kategorie IV a V, u kterých se nevyžaduje Bezpečnostní projekt projekční, musí Zhotovitel dodržet požadavek na min. zabezpečení pro jednotlivou kategorii dle Samostatné přílohy F směrnice SŽ SM07 a opět musí ve spolupráci s O30 určit bezpečnostní zónu/zóny v objektu.
- 4.9.1.4 Pouze projednaný a schválený Bezpečnostní projekt projekční Objednatel, doplněný o Schvalovací protokol k Bezpečnostnímu projektu projekčnímu (vydaný O30) se stane podkladem pro další zpracování Dokumentace a bude rozpracován do podrobností jednotlivých profesních částí dle příslušného stupně dokumentace.

4.10 Zásady organizace výstavby

- 4.10.1 Zhotovitel bude pro zhotovení stavby, z důvodu minimalizace dopadů stavebních prací na železniční provoz, předpokládat případné potřebné snížení rychlosti v provozované koleji kolem pracovního místa (pracovních míst) na 80 km/h (není-li stávající rychlost v provozovaných kolejích nižší). Pro zajištění bezpečnosti pracovníků na staveništi bude Zhotovitelem navrženo použití pevných bezpečnostních zábran, jejichž užití je schváleno pro stavby SŽ a příp. dalších bezpečnostních opatření.
- 4.10.2 Dále bude navržen takový postup výstavby s ohledem na hlučné práce, aby byly splněny požadavky Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění pro hluk ze stavební činnosti.

4.11 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů)

- 4.11.1 Objednatel prostřednictvím SŽG, regionální pracoviště Praha, dodá geodetické a mapové podklady z archivu SŽG v rozsahu TUDU 0791C1 km 3,384-5,071; TUDU 079104 km 1,059-3,384. Tyto geodetické a mapové podklady splňují TKP staveb státních drah. ÚZM je z 09/2020 (TUDU 0791C1) resp. z roku 2019 (TUDU 079104), v celém úseku je platné ŽBP včetně konzolových zajišťovacích značek. Geodetické a mapové podklady budou poskytnuty a vedeny jako část P.4 v souladu se SM011.
- 4.11.2 V případě, že nově navrhovaná stavba je v blízkosti hranice drážního pozemku, bude nutné provést přesné určení hranice. Toto přesné určení je plně v kompetenci geodeta Zhotovitele, který musí užít takových postupů a zajistit si potřebné podklady včetně podkladů z dokumentace SŽG, aby zaručil přesné určení hranice dotčených pozemků v terénu v souladu s platnými zákony pro zeměměřictví ve spolupráci s AZI Objednatele stavby.

4.12 Životní prostředí

- 4.12.1 V rámci dokumentace bude zpracována kapitola Změna klimatu, která bude obsahovat údaje o tom, jak je v rámci návrhu provedení řešena jeho energetická náročnost a účinnost, mimo jiné s ohledem na přímé či nepřímé emise skleníkových plynů, využití

obnovitelných zdrojů energie a opatření ke snižování emisí či zlepšení energetické, provozní a logistické efektivity. Dále bude kapitola obsahovat údaje o stavu klimatu v dotčené části zájmového území včetně dosavadních výskytů a četnosti klimatických a povětrnostních extrémů a přírodních katastrof a dále údaje o trendu a prognózách dalšího vývoje změny klimatu, v relevantním časovém výhledu dle předpokládané životnosti záměru. Dále bude v kapitole popsán a zhodnocen vliv záměru na zmírňování změny klimatu (vliv na mitigaci změny klimatu), vliv záměru na přizpůsobení se změně klimatu (adaptaci na změnu klimatu).

- 4.12.2 V rámci dokumentace bude také zpracována kapitola Rámcová směrnice o vodách, v souladu se Směrnicí Evropského parlamentu a rady 2000/60/ES, ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky. Odborně způsobilou osobou bude zpracováno posouzení vlivu záměru na útvary podzemních a povrchových vod dle článku 4, odst. 7 výše uvedené směrnice a dle § 23 a, odst. 7 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění. Na základě výše uvedeného podkladu bude zajištěno stanovisko příslušného povodí.
- 4.12.3 Akustické posouzení včetně návrhu případných protihlukových opatření bude aktualizováno v souladu s nařízením vlády 433/2022 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Metodický pokyn pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy, ze dne 4. 1. 2018, čj.: 50023/2017-SŽDC-GR-O15, s účinností od 15. 1. 2018, bude do doby své aktualizace použit přiměřeně (nebude již hodnocena tzv. stará hluková zátěž, intenzita stávající dopravy bude převzata z provozní a dopravní technologie).
- 4.12.4 Pro účely akustického posouzení je požadováno provedení měření hluku a vibrací ze železniční dopravy v minimálně dvou měřicích bodech.
- 4.12.5 Pokud bude zjištěno, že nelze zajistit nepřekračování hygienických limitů pro hluk ze stavební činnosti, bude součástí plnění rovněž zpracování a podání žádosti o povolení mírnějšího hygienického limitu k příslušné hygienické stanici.
- 4.12.6 Bude prověřen a vyhodnocen vliv stavby na zvláště chráněná území a zvláště chráněné druhy. V této souvislosti upozorňujeme na lokalitu PP Bílá skála.
- 4.12.7 V rámci Dokumentace H.1.1 Údaje o splnění požadavků DOSS bude i přehledná tabulka k předmětným DOSS z hlediska vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, která bude pravidelně aktualizována a zpřístupněna Objednateli.
- 4.12.8 Součástí Dokumentace bude zpracovaná kapitola Environmental, Social and Governance (dále jen „ESG“), kde bude uvedena přehledná tabulka tzv. Environmental and Social plan s uvedenými požadavky na evropské standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti (dále jen „ESRS“). Součástí bude i vyhodnocení předmětných rizik v souladu s ESRS.

4.13 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby – PDPS

- 4.13.1 **Zhotovitel 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 rozřazení 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.**
- 4.13.2 **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 odstavci 4.13.3.**
- 4.13.3 **Úpravy položkových rozpočtů**
- a) 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, resp. recyklačního centra dle typu a kategorie odpadů a dopravu z místa stavby na skládku, resp. recyklačního centra,

- b) 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,
- c) doprava pro opětovné využití vyžískaného 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, resp. recyklačního centra,
- d) u položek soupisu prací jednotlivých SO/PS „**Likvidace odpadů [...] včetně dopravy**“ bude v popisu položky jako doplňující název uvedeno „**NEOCEŇOVAT – Evidenční položka (neoceňovat v objektu SO/PS, položka se oceňuje pouze v objektu SO 90-90)**“ 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),
- e) 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.
- f) 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.

4.13.4 Způsob vytvoření položek likvidace odpadů včetně dopravy

4.13.4.1 Pro soupisy prací budou vytvořené „R-položky“ pro likvidaci odpadů s dopravou, a to následovně:

4.13.4.2 Označení a název 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 *)**

4.13.4.3 Popis položky

V popisu položky bude uveden text:

Evidenční položka. Neoceňovat v objektu SO/PS, položka se oceňuje pouze v objektu SO 90-90.

4.13.4.4 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 vytríděného v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění

Poznámka:

*) U nebezpečných odpadů musí být v doplňujícím popisu položky uvedeno upřesnění nebezpečných vlastností 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)

4.13.5 SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy

- 4.13.5.1 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,
- 4.13.5.2 zhotovitel v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby ocení celkové množství daného typu/kategorie odpadu, které je součástí Všeobecného objektu,
- 4.13.5.3 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,
- 4.13.5.4 v soupisu prací je SO 90-90 je zařazen do členění objektů dle Manuálu pro strukturu dokumentace a popisové pole: R.90 SO 90-90 - Likvidace odpadů včetně dopravy, v kategorii monitoringu (Formulář SOPS, XDC) do členění D.9.9 - Odpady.

4.13.6 Souhrnný rozpočet

- 4.13.6.1 pro vykazování nákladů stavby (rozpočty jednotlivých SO/PS) zařazených do souhrnného rozpočtu budou odpady vykazované jako náklady, které jsou součástí těchto SO/PS,
- 4.13.6.2 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.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1 Všeobecně

- 5.1.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:
 - Případné výluky pro provedení inženýrského geoprůzkumu budou prováděny v nočních hodinách vždy na jedné traťové koleji se zachováním provozu ve vedlejší traťové koleji.

- Požadavky na výluky předloží zhotovitel elektronicky v tabulkové podobě.
 - Zhotovitel se zavazuje respektovat předpis objednatele, který stanoví termín 100 dní pro objednání výluky před její samotnou realizací
- 5.1.2 V úvodu projektování (přibližně 1 měsíc od zahájení prací) bude Objednateli předložen harmonogram projekčních prací. V průběhu projekčních prací bude Zhotovitel přibližně v měsíčních intervalech předkládat aktualizovaný harmonogram projekčních prací s rozpracovaností jednotlivých částí.
- 5.1.3 Zhotovitel je povinen v průběhu projekčních prací pravidelně provádět interní koordinační jednání mezi jednotlivými garanty profesí, na která bude přizván i zástupce Objednatele (HIS). Na těchto jednáních budou probírány koordinace profesí, a zároveň bude aktualizován harmonogram projekčních prací. Tato koordinační jednání musí být schopen doložit např. záznamy z jednání.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1 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.
- 6.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým vnitřním dokumentům a předpisům a typové dokumentaci na webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“ (<https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitri-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy>) a **<https://typdok.tudc.cz/> v sekci „archiv TD“**.

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 techniky a diagnostiky

Odbor servisních služeb, OHČ

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

nebo e-mail: **typdok@spravazeleznic.cz**

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

Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC, v. 1.00 – 07/2022
- 7.1.2 Studie „Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE“, schválená Centrální komisí MD dne 20. 12. 2016