

## **Díl 3**

# **TECHNICKÉ POŽADAVKY A VÝCHOZÍ PODKLADY**

## **Část 1**

# **VŠEOBECNÉ A ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

## **„Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“**

**Veřejná zakázka na zpracování přípravné dokumentace  
a záměru projektu**



*Správa železniční dopravní cesty*

**SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE**

# OBSAH

<b>ÚVOD .....</b>	<b>3</b>
<b>1 PŘEDMĚT ZADÁNÍ .....</b>	<b>3</b>
<b>2 OBECNÉ POŽADAVKY .....</b>	<b>4</b>
<b>3 ROZSAH STAVBY A KOORDINACE .....</b>	<b>6</b>
<b>4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....</b>	<b>7</b>
4.1 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	7
4.2 ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	7
4.3 ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....	8
4.4 SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	9
4.5 MOSTNÍ OBJEKTY .....	10
4.6 TRAKČNÍ VEDENÍ A SILNOPROUDÁ ZAŘÍZENÍ .....	10
4.7 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK, SPODEK, NÁSTUPIŠTĚ, PŘEJEZDY .....	11
4.8 POZEMNÍ STAVBY, PŘELOŽKY SÍTÍ, OSTATNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY .....	12
4.9 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	13
4.10 ÚPRAVY ČÁSTI I GEODETICKÁ DOKUMENTACE .....	13
<b>5 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE .....</b>	<b>14</b>
<b>6 EKONOMICKÉ HODNOCENÍ, SOUHRNNÝ ROZPOČET A ZÁMĚR PROJEKTU....</b>	<b>14</b>

## ÚVOD

Na základě schválené studie proveditelnosti „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany“ (SUDOP PRAHA verze 2/2014, po projednání v CK MD schválena Ministerstvem dopravy dopisem čj. 114/2014-910-IZD/8 z 2. 7. 2014 a GŘ SŽDC schvalovacím protokolem čj. 29 903/2014-O7 z 9. 7. 2014 ve variantě „STŘED2-RZ“) je předmětem této zadávací dokumentace vypracování přípravné dokumentace včetně záměru projektu na stavbu **„Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“**.

Řešený úsek Mstětice – Praha-Vysočany je součástí tratě Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, která je ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, drahou celostátní. Jako součást dráhy celostátní náleží také do evropského železničního systému. Dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 je trať zařazena do sítě TEN-T jako součást hlavní sítě nákladní dopravy a globální sítě osobní dopravy. Trať je dvoukolejná (v úseku odb. Skály – Praha-Vysočany trojkolejná – v souběhu s tratí Praha – Turnov, dle TTP č. 537, dle JŘ pro cestující č. 070), elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Dovolená traťová třída zatížení je D3, rychlost do 100km/h. Provozovatelem dráhy je SŽDC s. o., místní správce OR Praha.

Cílem stavby je provedení optimalizace traťového úseku se zlepšením jejích kvalitativních parametrů, směřující k:

- zajištění bezpečného a spolehlivého provozu,
- odstranění technicky nevyhovujícího stavu,
- odstranění rušení protisměrných jízd z důvodu úrovněových přístupů v ŽST Praha-Vysočany,
- zvýšení traťové rychlosti a tím zkrácení cestovních dob,
- zlepšení integrace trati do městské dopravy vytvořením přestupní vazby mezi vlakem a metrem na Rájské Zahrádě,
- zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy,
- splnění parametrů daných technickou legislativou (interoperabilita, třída zatížení, prostorová průchodnost, elektromagnetická kompatibilita, přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace,...),
- umožnění následného nasazení ETCS. Podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1315/2013 musí být trať vybavena ERTMS/ETCS do roku 2030,
- splnění podmínek TSI, zejména umožnění jízd nákladních vlaků délky 600m, popř. dodržení Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1315/2013 umožněním jízd nákladních vlaků délky 740m, traťové rychlosti 100 km/h a hmotnosti na nápravu nejméně 22,5t.

V rámci související projektové přípravy již byla zpracována PD „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba“ (SUDOP PRAHA a.s., 7/2009, neschválená) a studie proveditelnosti „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany“ (SUDOP PRAHA a.s., verze 2/2014, schválená), z níž byla schválena varianta „STŘED 2 - RZ“.

## 1 PŘEDMĚT ZADÁNÍ

Předmětem zadání je vypracování přípravné dokumentace (dále též „PD“) včetně záměru projektu (dále též „ZP“) na stavbu **„Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“**, v souladu se zadávací dokumentací.

ZP bude zpracován dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění, včetně příloh. Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnici dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.

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

sledovat zpracování nejvhodnějšího technického a ekonomického řešení. Do PD budou zpracovány podmínky ze stanoviska MŽP (EIA).

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

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

## 2 OBECNÉ POŽADAVKY

PD stavby bude zpracována dle zadávací dokumentace. PD stavby bude zpracována v souladu se Směrnicí generálního ředitele č.11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, vydané pod Č. j.:13 511/06-OP dne 30. 06. 2006, ve znění Změny č. 1, přílohy č. 1, č.j. 4117/2012-OI s účinností od 1.4.2012.

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

PD a ZP bude prioritně odpovídat schváleným územně plánovacím dokumentacím.

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

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

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

Dokumentace musí být vyhotovena a předána dle Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací Správa železniční dopravní cesty a jinými subjekty č. j. 40952/2012-OIT (účinnost 1. 4. 2013) a dle aktualizovaného „Prováděcího opatření k předávání digitální dokumentace z investiční výstavby“ (č. j. 2347/1999-07 ze dne 03. 12. 1999, ve znění č. j. 1162/2002-07 ze dne 17. 05. 2002, č. j. 1615/2003-07 ze dne 21. 08. 2003 a č. j. 6154/04-OI ze dne 01. 11. 2004).

PD bude obsahovat v souhrnné technické zprávě vymezení rozsahu stavební a technologické části stavby podle aktuálního číselníku „Přehled traťových a definičních úseků“ (tj. TUDU a staničení (km)) – viz SŽDC (ČD) M 12 Předpis pro jednotné označování tratí a kolejíšť a SR 12 (M) Služební rukověť k předpisu pro jednotné označování tratí a kolejíšť v IS ČD, oboje č. j. 59 792/99-029 ze dne 20.10.1999, v platném znění.

Počet vyhotovení ZP a PD stanoví příslušná smlouva o dílo. Zhotovitel PD bude na vyžádání investora rovněž poskytovat dokumentaci v otevřené formě (např. ve formátu .docx). Navíc bude na vyžádání poskytnuta přehledná situace a koordinační situace v požadovaném množství výtisků.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mapové podklady budou vyhotoveny v SW MicroStation v8i.

Zhotovitel dále ověří platnost výchozího stavu infrastruktury popsanou v PD „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba“.

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

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

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

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

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

V PD stavby bude rovněž respektováno dělení v rámci ÚMVŽST.

Projektant navrhne takové řešení, které umožní využití technologií, dostupných na trhu a jsou certifikovány pro použití v České republice. Projektant bude dále respektovat skutečnost, že technologie pro použití na celostátních a regionálních drahách ve vlastnictví státu podléhají schvalovacímu řízení podle směrnice SŽDC č. 34 – „Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které

jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektroniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty", ve znění změny č. 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Součástí PD je i dopracování nutného geotechnického, stavebnětechnického a dalších průzkumů potřebných pro zpracování přípravné dokumentace. Výsledky průzkumu budou shrnuty v Základní geotechnické zprávě.

### **3 ROZSAH STAVBY A KOORDINACE**

Stavba řeší optimalizaci úseku Mstětice – Praha-Vysočany včetně železničních stanic Praha-Horní Počernice, Praha-Vysočany, odbočky Skály a zastávek Zeleneč a Praha-Rajská Zahrada. ZÚ se nachází v km 14,980 a KÚ cca v km 5,900.

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

Bude prokazatelně zajištěna koordinace se stavbami v dotčeném území:

- Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně), (stavba SŽDC v přípravě),
- GSM-R uzel Praha (stavba SŽDC v přípravě),

- Ocelkova – Lipnická (stavba MHMP, nová komunikace s rekonstrukcí žel. mostu v odb. Skály, platné ÚR),
- Rajská Zahrada - přemostění (stavba MHMP, obsahující lávky k nové železniční zastávce),

a s těmito stavebními záměry:

- MÚK Kbelská - Kolbenova (stavba MHMP, týkající se úpravy křižovatky na tzv. průmyslovém polookruhu),
- VRT Praha – Litoměřice (záměr SŽDC, obsahující úsek odb. Balabenka – žst. Praha-Vysočany (mimo)),
- záměry obytné výstavby v lokalitách býv. továren Odkolek a ČKD,
- záměr Obce Zeleneč na nový podchod na k. ú. Zeleneč a záměr MČ Praha 20 na nový podchod v ulici Ve Žlíbku.

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

## 4 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### 4.1 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Provozní a dopravní technologie bude zpracována dle Směrnice GŘ č. 11/2006. Ze schválené studie proveditelnosti bude převzat rozsah dopravy a výhledové GVD (č. 4.6 a 4.12) s jejich doplněním do žst. Praha Masarykovo n. / Praha hl.n. Budou dopočteny jízdní doby a provozní intervaly a ověřena realizovatelnost obou výhledových GVD (případně navržena opatření k jejich realizovatelnosti nebo jejich úprava). Budou vypočteny ukazatele propustnosti.

Pro žst. Praha-Vysočany bude pro výhledovou organizaci dopravy zpracován návrh obsazení staničních kolejí během 2h špičky a vyhodnocena propustnost obou zhlaví (analýzou návrhového GVD a plánu obsazení staničních kolejí).

### 4.2 ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Před navrženým zahájením hlavních stavebních prací (vč. prací na novém TV) bude navržena realizace provizorní odb. Zeleneč a definitivní (nebo i částečně provizorní) odb. Skály, aby docházelo k výlukám vždy jen částí stávajících mezistaničních úseků. Realizaci mezistaničního úseku odb. Skály – Praha-Vysočany je třeba navrhnout s ohledem na zachování maximální propustnosti úseku s provozem vždy po dvou traťových kolejích (nebo alespoň po části dvou traťových kolejí s dalšími provizorními propojeními v lokalitě Hloubětína). Obě traťové koleje musí být vždy dostupné z TK od Prahy-Horních Počernic i Prahy-Satalic.

Při plánování organizace výstavby je třeba také minimalizovat počet a délku výluk traťových kolejí směr odb. Balabenka a Praha-Satalice a vlečky „NEUBER Praha“ v žst. Praha-Horní Počernice. Omezení provozu všech vleček je třeba s příslušnými vlečkaři projednat.

V žst. Praha-Vysočany je třeba zachovat dostatečný počet nástupních hran, aby nemusely být z tohoto titulu odříkány pravidelné vlaky osobní dopravy. Rovněž je třeba vhodně vyřešit po celou dobu výstavby přístup cestujících na nástupiště, umístění zaměstnanců řízení provozu a umístění pracoviště dopravce pro odbavení cestujících.

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

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

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

#### 4.3 ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Zabezpečovací zařízení navrhnout dle Směrnice GŘ č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky (č.j. 3790/05-OP) ), ve znění Pokynu generálního ředitele č. 16/2013 Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí čj. S 36880/2013-O13 (účinnost 13.9.2013) a jeho změny č. 1 (účinnost 1.6.2014).

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

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

Staniční zabezpečovací zařízení žst. Praha Vysočany, Odbočka Skály a Praha Horní Počernice, budou 3. kategorie typu elektronické stavební s dálkovým ovládáním (lze uvažovat i s řídicí úrovní elektronického stavební a několika výkonnými úrovněmi, umístěnými v jednotlivých stanicích - v závislosti na projednání s O14 v rámci zpracování PD a postupu realizace navazujících staveb).

Traťová zabezpečovací zařízení v úseku Praha Vysočany (odb. Skály) – Praha Horní Počernice a Praha Horní Počernice – Mstětice budou 3. kategorie typu elektronický automatický blok.

V rámci PD nutno detailně prověřit možnost úvazky nového TZZ do stávajícího SZZ Mstětice, případně navrhnout provizorní SZZ.

TZZ Odb. Skály – Praha Satalice bude ponecháno stávajícího typu AH.

TZZ Praha Vysočany – Odb. Balabenka bude typu integrované traťové zab. zař. s úvazkou do nového ES Praha Vysočany.

TZZ Praha Vysočany – Praha Libeň bude typu integrované traťové zab. zař., s úvazkou do nového ES Praha Vysočany a s novou úvazkou do ES Praha Libeň (sloučení samostatných předvěstí s odj. návěstidly).

V rámci nových TZZ v obou traťových kolejích se předpokládá výstavba nových přejezdových zabezpečovacích zařízení, která vyplynou z Rozhodnutí o změně zabezpečení přejezdů vydaném DÚ a těch, která nevyhovují technickým stavem, platným normám a zaváděcím listům. U všech přejezdů zhotovitel PD prověří nutnost jejich existence.

Nutno uvažovat se souvisejícími stavebními úpravami přejezdů. Pro přejezdy, na nichž se bude měnit kategorie zabezpečení, zhotovitel PD zajistí od DÚ Rozhodnutí o změně zabezpečení.

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

Ovládání řešeného traťového úseku bude z CDP Praha. Součástí dokumentace bude návrh zobrazení jednotlivých stanic řízené oblasti na velkoplošném zobrazení VEZO.



Součástí stavby musí být adaptace a celkové vybavení, popř. doplnění určeného dispečerského sálu (včetně pracoviště dispečera ŽDC) nábytkem i prvky technologie včetně provedení příslušných změn konfigurace již používaných zařízení.

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

V řešení projektu stavby zhotovitel PD zajistí ustanovení TNŽ 34 2620 článek 13.3, pro vazbu přejezdových zabezpečovacích zařízení na staniční a traťová zabezpečovací zařízení.

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

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

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

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

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

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

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

#### **4.4 SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

Budou navrženy 2 HDPE trubky a traťový kabel 15 XN.

Optický kabel realizovaný ve stavbě „GSM-R uzel Praha (Beroun-Praha-Benešov) bude zachován, ochraňován a překládán.

Bude navržena místní kabelizace k venkovním telefonním objektům vjezdových návěstidel, PZZ a k elektromagnetickým zámkům umístěným v kolejišti.

Ve všech železničních stanicích a zastávkách bude rekonstruováno rozhlasové zařízení. Navrženo bude rozhlasové zařízení s možností dálkového ovládání a automatickým hlášením dle jízdy vlaku a vizuální informační systém v provedení s LCD panely s LED podsvícením. Navržené rozhlasové zařízení musí umožnit kontrolu provedeného hlášení.

Ve všech dopravních budou navrženy nové vnitřní sdělovací rozvody.

Železniční stanice budou vybaveny kamerovým systémem.

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

Dotykový terminál GSM-R realizovaný ve stavbě „GSM-R uzel Praha (Beroun-Praha-Benešov)“ bude zachován a rozšířen o funkcionalitu zapojovače.

Bude navrženo nové hodinové zařízení. Hlavní hodiny budou řízeny signálem DCF.

Stávající přenosové zařízení SDH realizované ve stavbě „GSM-R uzel Praha (Beroun-Praha-Benešov)“ bude zachováno a př. doplněno.

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

Součástí PD bude návrh diagnostiky závad jedoucích železničních vozidel. Navržen bude indikátor horkoběžnosti ložisek (IHL), indikátor horkých brzd a obručí (IHO) a indikátor plochých kol (IPK) v

souladu se směrnicí SŽDC č. 36 – Koncepce diagnostiky závad jedoucích železničních kolejových vozidel. Traťová část bude umístěna ve 2. TK, vyhodnocovací pracoviště bude umístěno v žst. Vysočany a bude zapojeno do řídicího systému diagnostiky vozidel.

#### 4.5 MOSTNÍ OBJEKTY

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

Projektant v úvodu prací ověří stav souvisejících staveb MHMP s cílem:

- u mostu ev. km 23,254, jehož rekonstrukce byla součástí stavby MHMP Ocelkova – Lipnická s vydaným územním rozhodnutím čj. UMCP14/10/45241/OVD/MILD z 7. 1. 2011, reálnost jeho realizace v cizí investici v předstihu před stavbou SŽDC a aktuálnost jeho technického řešení.  
V případě nutnosti jeho převzetí do stavby SŽDC bude oproti PD 2009 doplněn do PD+ZP,
- u mostu ev. km 26,617 na průmyslovém polookruhu možnost zachování řešení z PD 2009 ve vztahu k záměru MHMP na přestavbu křižovatky Kbelská – Kolbenova. Návrh v PD musí být se záměrem MHMP koordinován.

#### 4.6 TRAKČNÍ VEDENÍ A SILNOPROUDÁ ZAŘÍZENÍ

##### Všeobecně

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

##### Energetické výpočty

Pro stanovení dimenzování a způsobu napájení trakčního vedení optimalizovaného úseku budou aktualizovány (dosud v rámci předcházející přípravy stavby) provedené energetické výpočty a případně upřesněny dle požadovaných parametrů rozsahu nákladní a osobní dopravy, které budou vycházet z dopravní technologie.

##### Trakční vedení a ukolejnění

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

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

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

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

##### DŘT

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

##### Osvětlení

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

„Rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“, čl. 4.1.2.10 Osvětlení a navazujícího rozhodnutí NB-RAILu - dokumentu RFU-PRM-054 z 3.12.2010.

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

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

### **Ohřev výhybek**

Rozsah elektrického ohřevu výhybek bude vycházet z odůvodněných požadavků daných vypracovanou dopravní technologií. Výhybky budou vybaveny systémem EOVS schváleným SŽDC, s. o. za dodržení ustanovení předpisu SŽDC S2. Napájení bude navrženo tak, aby odběr elektrické energie zařízení EOVS byl pro účely odečtu spotřeby el. energie samostatně měřen.

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

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

### **Napájení zabezpečovacího zařízení**

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

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

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

## **4.7 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK, SPODEK, NÁSTUPIŠTĚ, PŘEJEZDY**

Železniční svršek je nyní tvořen převážně kolejnicemi tvaru T a S49 na pražcích betonových s rozponovým upevněním z přelomu 60. a 70. let 20. století, výhybky 1. generace na dřevěných pražcích a je zcela vyžilý. Nástupišť jsou úrovňová, v ŽST Praha-Horní Počernice je též nové ostrovní nástupiště z roku 2012, které bude zachováno bez úprav.

Návrh nové řešení bude vycházet z podkladové studie proveditelnosti a bude obsahovat:

- rekonstrukci všech dvou, resp. tří traťových kolejí v celé délce, nový rošt tvaru UIC60 na pražcích betonových s upevněním W14,
- rekonstrukci staničních kolejí ŽST Praha-Horní Počernice v rozsahu hlavní koleje, předjízdne koleje (4. SK jen v nezbytném rozsahu napojení zhlaví) a vyvolané úpravy ostatních částí kolejiště. Části kolejí rekonstruované v roce 2012 budou zachovány bez úprav,
- rekonstrukci všech staničních kolejí ŽST Praha-Vysočany v plném rozsahu vč. zhlaví,
- ve stanicích bude pro rekonstrukci navržen v hlavních kolejích nový rošt tvaru UIC60, ostatní S49, vše na pražcích betonových s upevněním W14. Výhybky nových soustav UIC60 a S49 2. generace podle Směrnice SŽDC č. 77;
- zvýšení rychlosti na hodnoty nejvýše možné ve stávající stopě dráhy a podle dynamického grafu využitelné, v zásadě dle SP 2/2014 v rozmezí 80 až alespoň 140 km/h,

- sanaci pražcového podloží v rekonstruovaných kolejích. Součástí je též doplnění geotechnického průzkumu z roku 2009 tak, aby jeho rozsah vyhovoval platným předpisům, zejména Metodiky geotechnického průzkumu (čj. 16 483/2001-SSP z 16. 11. 2001, ČD SSPHA), SŽDC S 4 a TKP staveb státních drah. Pro průzkum pražcového podloží budou doplněny kopané sondy a statické zatěžovací zkoušky tak, aby byly ve všech rekonstruovaných kolejích s četností nejméně 5 ks/1 km. Musí být též ověřena únosnost okraje zemní pláně v místě rozšiřovaných stezek a dále musí být provedena vsakovací zkouška v místě vsakovacích objektů.
- odvodnění kolejiště,
- rekonstrukci nástupišť. Nástupiště budou výšky 550 mm nad TK, vyhovující ČSN 73 4959, vzor. listům Ž8, TSI PRM a vyhl. 398/2009 Sb., s hranou ze zídky L nebo v nezbytných případech z konzolových desek,
- novou zastávku Praha-Rajská Zahrada. Rozsah řešení stavby SŽDC vyplývá z projednání mezi SŽDC a MHMP, přičemž součástí navazující investiční akce MHMP by měla být lávka přes Chlumeckou ulici od metra a přes trať s navazujícími chodníky, součástí stavby SŽDC pak vlastní nástupiště, přístup z lávek na nástupiště a úpravy kolejiště. Koordinace s MHMP bude v ZP i PD prokazatelně doložena.

Kolejové řešení ŽST Praha-Horní Počernice musí zajistit v úvodu uvedené cíle stavby, zejména prodloužení předjízdnych kolejí pro nákladní vlaky na nejméně 780 (optimálně až 800) m podle Nařízení EP a Rady č. 1315/2013, obsluhu vleček a případně též operativní předjetí osobního vlaku rychlíkem. Koncepce řešení bude převzata ze SP, podle jejího projednání bude zvýšena rychlost v 0. SK (výsledná rychlost vyplyne z projednání). Bude prověřena účelnost zachování 6. SK, případně bude tato kolej zrušena. VNVK bude umístěna podle projednání s ČD jako vlastníkem navazujících pozemků a tak, aby byla využitelná pro nakládku nebo vykládku.

Kolejové řešení odb. Skály bude doplněno na čtveřici spojek z důvodu POV a operativního řízení provozu. Poloha výhybek bude dořešena ve vztahu k mostům, možnosti výstavby a možnosti rozšíření drážního tělesa.

Kolejové řešení ŽST Praha-Vysočany vyjde ze schválené SP s tím, že v případě neprůchodnosti odstranění výpravní budovy bude přiměřeně modifikováno. Musí umožnit jízdy vlaků k nástupištím ve sledu rychlostí traťovou, snadné křížné jízdy vlaků do Satalic. Rychlost z 2. TK od odb. Skály do 303. SK bude navržena na V=80 km/h s tím, že bude prověřena možnost napojení 305. SK již před touto spojkou. Bude prověřeno a pokud možno sledováno vybudování druhého podchodu v ose ulice Krátkého pro zkrácení přestupní doby na autobusy MHD. Nemělo by se znemožnit případné výhledové napojení trati z tunelu pod letňanským letištěm a mělo by navazovat na návrhy z ÚTS VRT Praha – Litoměřice. Bude projednána účelnost zachování kusé koleje SEE, bude zvážena účelnost zachování odstavné koleje ve vztahu k dosažení délky nákladní koleje min 780 (optimálně 800) m bez zvětšení záborů oproti SP.

Železniční přejezdy budou zachovány a rekonstruovány při dodržení ČSN 73 6380 v platném znění.

#### **4.8 POZEMNÍ STAVBY, PŘELOŽKY SÍTÍ, OSTATNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY**

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

Pro umístění technologie v ŽST Praha-Horní Počernice projektant v součinnosti se zadavatelem prověří smluvní a stavebně technický stav výpravní budovy; přednostně bude sledováno umístění do tohoto objektu za předpokladu technické a smluvní reálnosti, investiční výhodnosti a umístění do prostor, nad nimiž nejsou rozvody kapalných médií. Pro variantu s novostavbou provozně technologického objektu bude její umístění koordinováno ze záměry ČD ve vztahu k hranicím budoucích pozemků ČR-SŽDC a ČD. Bude prověřen stav řízení o prohlášení budovy za kulturní památku, návrh projednán s orgány památkové péče a výsledky tohoto projednání budou do dokumentace zohledněny.

V ŽST Praha-Vysočany bude v úvodu prací jako výchozí přednostně uvažováno řešení ze SP a z PD 2009

s demolicí výpravní budovy a přemístěním odbavení cestujících do rozšířeného podchodu, resp. technologie do samostatného objektu. Toto řešení bude projednáno s MČ Praha 9 a orgány

památkové péče, v případě potvrzení přijatelnosti tohoto řešení bude zachován uvedený návrh. V opačném případě navrhne projektant úpravu řešení, směřující k využití výpravní budovy, včetně řešení souvislostí pro odbavení cestujících v poloze nekomplikující přístup k vlakům. Případné přepracování návrhu je tedy rovněž součástí této zakázky.

Na nástupištích stanic a zastávek budou navrženy přístřešky pro cestující s rozměry a řešením podle ČSN 73 4959, přednostně odolné proti násilnému poškození.

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

Součástí stavby jsou i další nezbytné objekty, vyvolané řešením, například přeložky sítí, úpravy komunikací, kabelovody, orientační systém atd.

#### **4.9 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Kapitola životní prostředí bude zpracována v souladu se Směrnicí GŘ č. 11/2006 a zároveň plně v souladu s vydaným stanoviskem Ministerstva životního prostředí ze dne 15. 7. 2011, č.j.: 52865/ENV/11.

Zároveň požadujeme zpracovat kapitolu - Změny přípravné dokumentace od dokumentace „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba“, která byla posouzena Ministerstvem životního prostředí. Její náplní bude popis případných technických změn včetně projednání (délka stavby, počet přeložek, počet mostních objektů, počet propustků,...).

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

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

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

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

#### **4.10 ÚPRAVY ČÁSTI I GEODETICKÁ DOKUMENTACE**

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

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

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

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

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

Mapové podklady budou vyhotoveny v SW MicroStation v8i.

Poznámka: V uvedeném traťovém úseku geodetické podklady (ŽBP) a mapové podklady (mapové podklady pro projektování stavby) vyhovují platným TKP staveb státních drah. Byly vyhotoveny pro přípravu a realizaci stavby Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba (SŽG Praha 12/2007).

## 5 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Část "H" – bude rozdělena:

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

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

## 6 EKONOMICKÉ HODNOCENÍ, SOUHRNNÝ ROZPOČET A ZÁMĚR PROJEKTU

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

Ekonomické hodnocení bude zpracováno pro stav po realizaci předmětné stavby.

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

dokumentaci vydá SŽDC nové směrnice či opravné dodatky ke stávající Směrnici GŘ č. 20/2004, bude zhotovitel PD tyto změny respektovat.

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

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

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

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

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