

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3 c)
ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY
PROJEKT STAVBY
PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE

**„Optimalizace trati
Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“**

Datum vydání: 19. 11. 2015



Spolufinancováno Evropskou unií
Nástroj pro propojení Evropy

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1.	ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.2.	ETAPY A POPIS DÍLA:	3
1.3.	UMÍSTĚNÍ STAVBY „OPT PRAHA-SMÍCHOV (MIMO) – ČERNOŠICE (MIMO)“	4
2.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	4
2.1.	TECHNICKÉ PODKLADY (VIZ PŘÍLOHY ZADÁVACÍ DOKUMENTACE):.....	4
2.2.	SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY	5
3.	KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	5
4.	ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA	5
4.1.	VŠEOBECNĚ.....	5
4.2.	POKYNY PRO ZPRACOVÁNÍ PD + (P) STAVBY: OPTIMALIZACE TRATI PRAHA-SMÍCHOV (MIMO) – ČERNOŠICE (MIMO), ÚSEK TRATI KM 1,805– 10,230.	6
4.3.	POKYNY PRO ZPRACOVÁNÍ PD 2. ETAPA: MIMOÚROVŇOVÉ KŘÍŽENÍ VE VELKÉ CHUCHLI	6
4.4.	POKYNY PRO ZPRACOVÁNÍ (P) 2. ETAPA: MIMOÚROVŇOVÉ KŘÍŽENÍ VE VELKÉ CHUCHLI.	9
4.5.	FAKTURACE:.....	9
4.6.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY.....	9
4.7.	GEODETICKÉ POŽADAVKY	10
4.8.	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ.....	10
4.9.	RECYKLAČNÍ ZÁKLADNA.....	10
4.10.	HLUKOVÁ STUDIE	10
5.	SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	10

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Účel a rozsah předmětu díla

- 1.1.1. Předmětem díla je zpracování Přípravných dokumentací (dále jen **PD**) a Projektů (dále jen **(P)**) stavby „Optimalizace trati (dále jen OPT) Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“, která je součástí souboru staveb modernizace III. tranzitního železničního koridoru Praha - Plzeň - Cheb státní hranice SRN. Účelem stavby je uvedení železniční trati, souvisejících staveb a zařízení do technického stavu, odpovídajícímu evropským parametrům a standardům. Stavba byla ve schválené aktualizaci Záměru projektu rozdělena na tři samostatné etapy, které odpovídají různým stupňům rozpracovanosti. Součástí díla je zpracování příslušných **PD** a **(P)** níže uvedených etap a úseků.
- 1.1.2. Dílo bude zpracováno v rozsahu **(P)** a jeho náplní je především rekonstrukce železničního spodku a svršku, rekonstrukce mostů, propustků, nástupišť, modernizace technologických zařízení v celé délce stavby a dalších částí železniční infrastruktury. Pokládka kabelizace z technologických důvodů přesahuje do dalších katastrálních území mimo hlavní staveniště uvedené rekonstrukce. Součástí stavby je posun (novostavba) zastávky Praha-Velká Chuchle a komplexní rekonstrukce ŽST Praha-Radotín. Na úsek km 1,805 – 9,964 bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí (dále jen **ÚR**). Zajištění zbývajících územních rozhodnutí je současně předmětem plnění této zakázky.
- 1.1.3. Dokumentace **PD** budou vypracovány dle zadávacích podmínek a platí pro ně Všeobecné technické podmínky – Přípravná dokumentace (VTP/PD/03/15) z 6. 8. 2015 a pro dokumentace **(P)** platí Všeobecné technické podmínky – Projekt stavby (VTP/P/03/15) z 20. 10. 2015
- 1.1.4. Předpokládá se dokončení kompletní dokumentace v rozsahu **(P)**. Objednatel si vyhrazuje právo, během plnění této zakázky, zejména s ohledem na vývoj projednání dodatečných územních rozhodnutí, vyčlenit tu část díla, která bude samostatně realizovatelná v předstihu před zbylou částí podmíněnou vydáním předmětných pravomocných **ÚR**.
- 1.1.5. Předmětem díla je kromě zpracování přípravných dokumentací a projektů stavby v požadovaném rozsahu dle těchto ZTP i výkon autorského dozoru ve fázi provádění stavby a výkon koordinátora BOZP ve fázi přípravy.
- 1.1.6. Zhotovitel současně v rámci plnění zajistí aktualizaci Záměru projektu odpovídající schválenému projektu stavby.

1.2. Etapy a popis díla:

1.2.1. Úsek trati Praha-Smíchov (mimo) – Praha-Radotín km 1,805– 10,230 (dále jen 1. etapa)

- 1.2.1.1. Předmětem plnění v tomto úseku bude zpracování **(P)** pro celý úsek km 1,805 – 10,230.
- 1.2.1.2. Stavba 1. etapy se nachází na území Hlavního města Prahy. Začátek stavby je v km 1,805 současného staničení. Původní konec stavby v km 9,964 trati, na západním zhlaví železniční stanice (dále jen ŽST) Praha-Radotín, byl na základě projednání v Centrální komisi Ministerstva dopravy dne 20. 10. 2015 prodloužen do km 10,230.
- 1.2.1.3. V prodlouženém úseku 1. etapy tj. km 9,964 – 10,230, na západní zhlaví ŽST Praha-Radotín, se v rámci plnění přednostně provede zpracování **DUR** včetně zajištění územního projednání. Důvodem tohoto rozšíření je dokončení ŽST Praha-Radotín v celém rozsahu při současném zajištění koordinace této investice s plánovanými investicemi MČ Radotín (zejména s plánovanou stavbou „Centrum – Radotín“). Koordinace bude provedena jednak z důvodu případných úprav inženýrských sítí a dotčených komunikací a současně i z hlediska umístění protihlukových stěn.
- 1.2.1.4. Z důvodu nezbytného přeschválení původní PD a ZP bude samostatně vyčleněna příslušná část (P) v rozsahu povinných příloh PD a zpracována aktualizace ZP včetně povinných příloh.

1.2.2. Mimoúrovňové křížení ve Velké Chuchli, nahrazující úrovňový železniční přejezd v km 6,290 (dále jen 2. etapa)

- 1.2.2.1. Předmětem díla je zpracování dvou samostatných **PD** mimoúrovňového křížení, z hlediska stupně a podrobnosti zpracování, rovnocenných variant řešení, obsahově a formálně splňující požadavky stanovené pro DUR vyhláškou č. 503/2006 Sb. v platném znění, jako náhradu za úrovňový přejezd km 6,290.

- 1.2.2.2. 2. etapa stavby se nachází na území hlavního města Prahy v městské části Velká Chuchle.
- 1.2.2.3. Cílem je zrušení stávajícího úrovňového přejezdu v km 6,290 a jeho náhrada mimoúrovňovým křížením. Zhotovitel vyřeší potřebné návaznosti jak z hlediska silniční dopravy, tak z hlediska chodců, kteří ve velké četnosti přejezd přecházejí. Vzhledem k předpokladu, že se místo křížení železnice nebude nacházet v místě současného přejezdu, se předpokládá současné vybudování bezbariérového podchodu pro pěší situovaného v blízkosti stávajícího přejezdu km 6,290. Současně zhotovitel v rámci plnění této zakázky prověří a projedná případné ponechání stávajícího železničního přejezdu opatřeného trvale uzamykatelnou zábranou PZM2 a to výhradně pro potřebu integrovaného záchranného systému ve variantě podjezd pro případ možného zatopení podjezdu při povodních.
- 1.2.2.4. Obě z projednávaných variant mimoúrovňového křížení budou předmětem posouzení v procesu EIA (v rámci samostatně zadané zakázky). Po vydání Závěru zjišťovacího řízení EIA v případě, že záměr nebude vyžadovat posouzení v procesu EIA, jako jednoho z podmiňujících dokladů pro vydání ÚR, nebo, v případě požadavku na posouzení vlivu stavby v procesu posouzení EIA, po ukončení procesu EIA, bude výsledné řešení zpracováno do DUR za účelem vydání ÚR a současně dopracována PD.
- 1.2.2.5. Za tím účelem budou obě varianty mimoúrovňového křížení (podjezd / nadjezd), zpracované do rozsahu PD a zároveň v podrobnostech DÚR, kompletně projednány jednak profesně (v podrobnosti PD) po stránce dráhy, jednak majetkoprávně a veřejnoprávně (v podrobnosti DUR) včetně získání potřebných závazných stanovisek (případně smluvních ujednání) dotčených osob a dotčených orgánů.
- 1.2.2.6. Objednatel rozhodne o dalším postupu výběrem jedné z variant na základě kladného projednání, včetně závěru zjišťovacího řízení, bude-li takového projednání dosaženo, alespoň pro jednu z variant. V případě, že nebude projednatelná z hlediska získání pravomocného ÚR ani jedna z variant mimoúrovňového křížení, bude navržen k rekonstrukci stávající úrovňový přejezd v km 6,290. Objekty spojené s řešením tohoto přejezdu (PS i SO) a dotčené mimoúrovňovým křížením budou v rámci 1. etapy řešeny samostatnými soubory tak, aby je bylo možné v případě získání pravomocného ÚR pro jednu z variant 2. etapy vyřadit a nahradit odpovídajícími objekty z 2. etapy.
- 1.2.2.7. Na základě získání pravomocného ÚR pro vybranou variantu mimoúrovňového křížení bude bezprostředně po schválení PD 2. etapy vypracován (P) na 2. etapu včetně zajištění pravomocného stavebního povolení.
- 1.2.2.8. Prioritou této zakázky zůstává dokončení (P) včetně vydání stavebního povolení v právní moci a zahájení tendru na realizaci stavby současně pro obě etapy.

1.3. Umístění stavby „OPT Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“

- 1.3.1. Stavba „OPT Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“ je umístěna v katastrálních územích: Smíchov, Hlubočepy, Malá Chuchle, Velká Chuchle, Radotín, Černošice, Hodkovičky, Braník a Krč (jedná se o úplný rozsah stavby včetně pokládky kabelových vedení, nacházejících se i mimo traťový úsek rekonstrukce železniční trati Praha-Smíchov – Praha-Radotín)
- 1.3.2. Kategorie trati: Celostátní trať, součást hlavní sítě TEN-T, trať dle č. JŘ Trať č. 170 Praha – Plzeň, Traťový úsek dle č. TÚ: TÚ 0202 Praha - Plzeň

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1. Technické podklady (přílohy zadávací dokumentace):

- 2.1.1. Aktualizace záměru projektu Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo). Schválená Ministerstvem dopravy s podmínkami dne 30. září 2014, schvalovací doložka č.j. 5/2012-910-IZD/3 z 16.10.2014.
- 2.1.2. Přípravná dokumentace Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) – úsek trati km 1,805 – 9,964 verze z 13. 2. 2014. Na tento úsek je vydáno pravomocné územní rozhodnutí.
- 2.1.3. Přípravná dokumentace Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) – úsek trati km 1,805 – 12,699 verze z 3. 7. 2012.

- 2.1.4. Technický průkaz prodloužení čtyřkolejného úseku vč. nové zastávky Praha-Radotín – sídliště z 29. 11. 2012
- 2.1.5. Projekt „Komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli“; zpracovatel projektu stavby: Metroprojekt Praha a.s. (varianta silniční nadjezd – původní zakázka TSK Praha)
- 2.1.6. Studie variantního řešení mimoúrovňového křížení trati z důvodu zrušení stávajícího železničního přejezdu v km 6,290 ve variantě podjezdu; zpracovatel studie: Dopravně inženýrská kancelář Hadeč Králové.
- 2.1.7. Situace plánovaného „Centra Radotín“
- 2.1.8. Investiční záměr „Nástavba obchodní pavlače stánků ČD“- dokumentace

2.2. Související dokumenty

- 2.2.1. Posuzovací protokol PD 1. etapy č.j.: 17635/2015-SZDC-SSZ-ÚT2-Šmn ze dne 21. 10. 2015
- 2.2.2. ÚR, pro 1. etapu č.j.: 17674/12/OVDŽP/Mk ze dne 15.7.2013 NPM 22.8.2013 platnost 3 roky
- 2.2.3. Zápisy z Centrální komise Ministerstva dopravy ČR ze dne 28. 4. 2015 a 20. 10. 2015

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla a to i cizích investorů.
- 3.1.2. **Koordinace musí respektovat níže uvedené dokumenty a projekty:**
 - 3.1.2.1. Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha, Studie proveditelnosti, Investor SZDC (08/2015)
 - 3.1.2.2. OPT Černošice (včetně) – Beroun (mimo), Přípravná dokumentace – ve zpracování, Investor SZDC
 - 3.1.2.3. Investiční záměr MČ Radotín „*Centrum Radotín*“, Investor Městská část Praha–Radotín
 - 3.1.2.4. Investiční záměr „*Nástavba obchodní pavlače stánků ČD*“, Soukromý investor

4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. **(P)** budou zpracovány v rozsahu schválené aktualizace Záměru projektu a příslušných PD.
- 4.1.2. Zhotovitel **(P)** zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladových částech PD a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.3. Stavebnětechnický průzkum bude proveden na všech mostních objektech k ověření založení a zatížitelnosti spodní stavby. Dále dle potřeby doplněn zejména z hlediska stavebních úprav ve stávajících výpravních budovách v případě jejich využití zejména pro umístění technologie zab. zař.
- 4.1.4. V rámci zpracování dokumentace stavby je nutno do kapitoly týkající se nakládání s odpady zpracovat nejen seznam a množství všech druhů a kategorií odpadů a použitých stavebních výrobků vztahujících se k jednotlivým PS a SO, ale i seznam projednaných skládek odpadů příslušných skupin včetně jejich kilometrických vzdáleností. Obdobným způsobem budou uvedeny i konkrétní možnosti nakládání s použitými stavebními výrobky, které nesplňují definici odpadu. S ohledem na tyto ukazatele bude stanovena v rozpočtu výše nákladů na nakládání s odpadem.
- 4.1.5. Projektant dořeší polohopisné, technologické a legislativní umístění recyklační linky, v dostupné vzdálenosti od předmětné stavby. Pokud vybraný zhotovitel prokáže, že pro daný úsek stavby není k dispozici žádná lokalita pro umístění recyklační linky, projedná budoucí zhotovitel možnost využití recyklační linky v prostoru seřaďovacího nádraží Beroun.
- 4.1.6. Oceněný soupis prací - údaje uvedené ve sloupci množství budou uvedeny ve formátu na tři desetinná místa. Údaje ve sloupcích, ve kterých jsou uvedeny hodnoty v korunách, budou zapsány ve formátu na dvě desetinná místa. V případě, že výsledky výpočtů (násobení) vyjdou na více, než dvě desetinná místa ve sloupci s hodnotami v Kč budou tato čísla oříznuta na dvě desetinná místa, zaokrouhlování číslic s více

desetinnými místy (skrytými) se nepřipouští. Soupisy prací a položkové rozpočty musí být zpracovány ve struktuře dat XC4 s výstupem ve formátu *.xml a *.xls

4.2. Pokyny pro zpracování PD + (P) stavby: Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), úsek trati km 1,805– 10,230.

- 4.2.1. Zhotovitel v úseku km 9,964 – 10,230 naváže na zpracovanou PD stavby OPT Praha-Smíchov – Radotín 1. etapy (viz. bod 1.1.2.). Bude zrušen úrovňový přejezd v ulici Na Betonce v km 10,028, který nahrazuje nový podchod pro pěší km 9,950 SO 03-34-22. Bude navržena rekonstrukce mostní konstrukce nad místní vodotečí v km 10,094, silničního podjezdu v km 10,113 a podchodu v km 10,221. Navržené řešení bude uvažovat s dvoukolejnou tratí navrženou tak, aby technicky ani územně nebyla znemožněna případná budoucí výhledová dostavba čtyřkolejné trati.
- 4.2.2. V rámci zahájení projekčních prací po předchozím projednání s Hygienickou stanicí Hlavního města Prahy, bude pro úsek trati km 9,964 – 10,230 svoláno jednání, na kterém bude upřesněna problematika návrhu protihlukových opatření, a to i s ohledem na neuzavřenou otázku případného budoucího zečtyřkolejnění předmětného úseku.
- 4.2.3. Objednatel požaduje souběžné projektování 1. a 2. etapy v rozsahu určeném dle bodu 1 a jejich průběžnou úzkou koordinaci.
- 4.2.4. Zhotovitel bude respektovat pravomocné ÚR č.j. ÚR 017674/12/OVDŽP/Mk, které nabylo právní moci 22.8.2013.
- 4.2.5. Hlavní inženýr projektu zhotovitele bude průběžně sledovat souběh prací na 1. a 2. etapě a po projednání a odsouhlasení odpovědným pracovníkem objednatele operativně rozhodovat o dalším postupu projektování. **Z tohoto důvodu zadavatel požaduje, aby zhotovitel předložil v rámci zahájení prací základní harmonogram koordinace souběžných projekčních prací 1. a 2. etapy.**
- 4.2.6. Objednatel v souladu s čl. 1.1.4 požaduje, aby v rámci zpracování projektu 1. etapy byly řešeny stavební i technologické části úplné železniční stanice Praha-Radotín tak, aby bylo umožněno vybudování funkční železniční stanice Praha-Radotín bez nutnosti budovat bezodkladně navazující úseky stavby.
- 4.2.7. Objednatel si tímto vyhrazuje právo rozhodnout o dalším postupu přípravy 1. etapy stavby pro případ, kdy nebude pravděpodobně reálné zajistit územní rozhodnutí mimoúrovňového křížení v Praze-Velké Chuchli – respektive 2. etapy stavby. Zhotovitel předloží v dohodnutém termínu objednateli veškeré dokumenty prokazující nesouhlas se stavbou. Po vyhodnocení případně vydá odpovědný pracovník objednatele prokazatelný pokyn objednatel k dokončení projektu 1. etapy bez řešení mimoúrovňového křížení ve Velké Chuchli.
- 4.2.8. S ohledem na vydání Nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 je nutné polohu návěstidel a prvků zab. zař. v traťových kolejích odb. Tunel – odb. V. Chuchle upravit tak, aby v těchto úsecích mohl vždy v obou směrech zastavit nákladní vlak délky 740 m bez omezení provozu na obou odbočkách.
- 4.2.9. Souhrnné rozpočty budou zpracovány samostatně pro 1. etapu a 2. etapu stavby. Zároveň bude doložen souhrnný rozpočet celé stavby.

4.3. Pokyny pro zpracování PD 2. etapa: Mimoúrovňové křížení ve Velké Chuchli

- 4.3.1. Přípravná dokumentace - Mimoúrovňové křížení PD 2. etapy ve Velké Chuchli nahradí stávající úrovňový (železniční) přejezd v MČ V. Chuchle v km trati 6,290 pro zajištění automobilového provozu silničním nadjezdem či silničním podjezdem.
 - 4.3.1.1. Objednatel v rámci plnění PD požaduje vypracování dvou variantních řešení mimoúrovňového křížení, jednu nadjezd a druhou podjezd.
 - 4.3.1.2. V roce 09/2008 byl firmou „Metroprojekt Praha a.s. na objednávku Technické správy komunikací (dále jen TSK) hl. města Prahy zpracován (P) silničního nadjezdu s názvem „Komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli“. Z důvodu zrušení platnosti územního rozhodnutí došlo k odložení realizace této stavby.
 - 4.3.1.3. Jako výchozí podklad pro zpracování varianty „nadjezd“ objednatel předkládá zhotoviteli výše uvedené původní řešení projektu silničního nadjezdu s tím, že uchazeč ověří, zda projekt TSK (příloha č. 2.1.5) koliduje s přípravnou dokumentací 1. etapy PD OPT Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) z 13. 2. 2014 (příloha č. 2.1.2). V případě vzájemné kolize obou staveb zhotovitel zajistí potřebnou úpravu návrhu řešení silničního nadjezdu. Objednatel nepřipouští zásadní změnu přípravné dokumentace 1. etapy (příloha č. 2.1.2).

Objednatel si vyhrazuje právo upřesnění resp. rozhodnutí ve věci zpřesnění parametrů zadání, například zmenšení poloměru oblouku nadjezdu z ulice Starochuchelské k zárubní zdi železniční trati ve směru na Prahu, nebo připojení nadjezdu do ulice Mezichuchelské na základě „Studie variantního řešení mimoúrovňového křížení trati“ z 05/2014 - Dopravně inženýrská kancelář Hradec Králové (příloha č. 2.1.6). Zhotovitel jako součást předmětu plnění vyřeší zásadní opatření pro udržení přijatelnosti vlivu stavby na dotčené vlastníky sousedních nemovitostí jak v době výstavby, tak v době provozu dokončené stavby. Objednatel požaduje nad standardní rámec projednání stavby požadovaný VTP předložit pro odsouhlasenou variantu souhrn negativních vlivů na nejbližší nemovitosti k bydlení – jako součást přípravné dokumentace varianty nadjezd vyhotovené na základě původního projektu TSK.

- 4.3.1.4. Jako výchozí podklad pro zpracování varianty „**podjezd**“ předkládá objednatel zhotoviteli variantu podjezdu E, zpracovanou v 05/2014 Dopravně inženýrskou kancelář Hradec Králové – viz příloha č. 2.1.6. Jedná se o variantu, která byla prezentována v rámci veřejného zasedání zastupitelstva MČ V. Chuchle, konaného dne 12. 2. 2014.
- 4.3.1.5. Objednatel požaduje v rámci vypracování přípravné dokumentace dodržet závazná stanoviska dotčených orgánů státní správy a vyjádření dotčených účastníků (zejména referátu dopravy, rozhodujících zástupců Magistrátu hl.m. Praha, DI Policie ČR, zástupců MČ V. Chuchle, vlastníků přilehlých nemovitostí atp.) O výše uvedená vyjádření bude požádáno až po vypracování návrhu technického řešení, vypracovaného na základě vyhodnocení výsledků provedených podrobných geotechnických a geologických průzkumů jako relevantních podkladů pro zpracování skutečně realizovatelného návrhu.
- 4.3.1.6. U varianty silničního podjezdu objednatel požaduje prověření podmínek pro zakládání stavby, provedení geotechnického, geologického a hydrologického průzkum v rozsahu potřebném pro zajištění bezproblémové realizace stavby, na jejímž základě bude možné definovat rizika zakládání stavby a stability dokončené stavby a na základě toho navrhnout odpovídající technické řešení. U varianty nadjezd se požaduje ověření využitelnosti doposud provedených průzkumů a jejich případné doplnění.
- 4.3.1.7. Objednatel požaduje zhodnocení vlivu dešťových a povodňových vod na funkčnost navrženého mimoúrovňového křížení (vč. podchodu pro pěší) i ve vztahu ke stávajícím protipovodňovým opatřením. Jde zejména o stanovení limitního množství srážkových vod, které neumožní průjezd silničních vozidel silničním podjezdem ani za předpokladu, že bude navržen systém nuceného odvodnění nad rámec základního gravitačního odvodnění (například čerpání vody a její vypouštění mimo „inkriminované území“).
- 4.3.1.8. Součástí průzkumů tedy bude prověření kapacitních údajů stávající kanalizační soustavy (jak velké množství dešťové vody pojme, aniž by došlo k zaplavení vozovky podjezdu a aniž bylo použito nucené čerpání vody).
- 4.3.1.9. Jako součást plnění zhotovitel stanoví limitní množství dešťových vod, které ještě bude možné likvidovat pomocí čerpadel, pro zajištění použitelnosti silničního podjezdu. Současně bude stanoven srážkový úhrn, při kterém dojde k zaplavení podjezdu.
- 4.3.1.10. Zhotovitel ověří funkčnost vnějších protipovodňových opatření, která má MČ V. Chuchle k dispozici a vydefiniuje účinky těchto opatření.
- 4.3.1.11. Podchod pro pěší
- 4.3.1.12. Stavba mimoúrovňového křížení trati vyžaduje vybudování podchodu pro pěší, a to v místě zrušeného úrovňového železničního přejezdu (situace č.B7.1 studie DIK Hradec Králové, (příloha č. 2.1.6)). Podchod pro pěší musí být realizován pro obě varianty (nadjezd – podjezd), neboť nelze akceptovat přecházení pěších přes zrušený přejezd nebo ponechaný železniční přejezd trvale opatřený uzamykatelnou zábranou.
- 4.3.1.13. Objednatel požaduje posouzení výhodnosti mezi možnostmi řešením podchodu s osobním výtahem v ulici Starochuchelská oproti řešení s bezbariérovými přístupovými chodníky. Bude upřednostněno stavebně (prostorově), technicky a ekonomicky nevýhodnější řešení při zohlednění celkového životního cyklu (investiční náklady výstavby + provozní náklady).

- 4.3.1.14. Ve variantě podjezd objednatel požaduje zpracování a prověření návrhu ponechání stávajícího železničního přejezdu opatřeného trvale uzamykatelnou zábranou PZM2 a to výlučně pro potřebu integrovaného záchranného systému pro případ zátopy nebo povodní v závislosti na posouzení stávajících protipovodňových opatření.
- 4.3.2. Projekční činnost, projednání PD
- 4.3.2.1. Projekční činnost **PD** bude zahájena ihned po podpisu smlouvy a po zajištění příslušných podkladů a průzkumů.
- 4.3.2.2. Dotčené osoby a kompetentní zástupci MČ budou v průběhu projekčních prací průběžně informováni o vývoji návrhu projektového řešení a o budoucím provádění stavby a z toho plynoucích dopadů či omezení, týkající se jak dotčení svých nemovitostí, tak omezení užívání přílehlých komunikací, či jiných majetků. Objednatel tímto požaduje, aby zhotovitel svolával kontrolní dny s dotčenými vlastníky.
- 4.3.2.3. Případné změny návrhu předložených řešení vybrané varianty jsou přípustné pouze v procesu zpracovávání **PD**, tj. do termínu výběru varianty. Důvodem může být pouze zásadní zlepšení návrhu řešení, či provádění stavby.
- 4.3.2.4. Z hlediska posuzování vlivu stavby na životní prostředí (dále jen ŽP) požaduje zadavatel zpracování technické části přípravné dokumentace do takové rozpracovanosti, kdy nedojde v dalším stupni k žádné zásadní (koncepční) technické změně. (Důsledkem změny řešení by bylo nové projednání v rámci EIA, což představuje neplánované prodloužení přípravy stavby.)
- 4.3.2.5. Způsob číslování SO a PS bude navržen zhotovitelem a odsouhlasen objednatelem před zahájením vlastních projekčních prací.
- 4.3.2.6. Zhotovitel vytvoří seznam SO a PS tak, že číslování SO a SP nebude identické s číslováním 1. etapy. Důvodem je plánovaná implementace stavebních objektů z 2. etapy do 1. etapy.
- 4.3.2.7. Požadavky na tzv. „drážní objekty“ (zárubní zdi, základy silničních pilířů nacházejících se v tělese dráhy, mostní konstrukce silničního podjezdu či podchodu pod dráhou). Vzhledem ke zkráceným lhůtám přípravy celé stavby je nutné vypracovat tyto „drážní objekty“ v rozsahu staticky ověřených parametrů. V dalším stupni PD nesmí dojít k objemové změně „drážních objektů“, které by kolidovaly se stavbou 1. etapy stavby. Paralelně probíhající projekt 1. etapy by se tak musel zásadně přepracovat – což objednatel nepřipouští. Objednatel tedy vyžaduje **PD** s definitivním obrysem tzv. „drážních objektů“ (včetně jejich základů), které budou do 1. etapy vloženy. (Platí pro obě varianty – nesmí se zapomenout na veškerá zatížení, tj. např. i z vybavení silničního nadjezdu, jako je zábradlí, osvětlení, protihlukové stěny a podobně.
- 4.3.2.8. Zhotovitel nebude přímo reflektovat na požadavky městských částí, uplatňovaných ve stadiu dokončeného návrhu řešení. Veškeré uplatněné požadavky neprodleně sdělí objednateli, který si vyhrazuje právo rozhodnutí. Dále nebude řešit požadavky MČ V. Chuchle či Radotína, které nelze definovat za vyvolanou investici. Přípravná dokumentace prověří, zda dojde k nutnému souběhu předmětné stavby s investičními záměry MČ V. Chuchle a Radotína v souvislosti se stavbou 2. etapy.
- 4.3.3. Výběr varianty, dopracování PD
- Objednatel vybere sledovanou variantu vzešlou z procesu EIA, zohledňující rovněž výsledky projednání obou variant s dotčenými osobami, dotčenými orgány a dotčenými vlastníky.
- 4.3.4. Propočet stavby 2. etapy PD bude obsahovat veškeré průzkumy, projekční činnosti a další příslušné náklady stavby (včetně drážních stavebních objektů) spojené s touto 2. etapou, tj. včetně majetkoprávního vypořádání stavby, pokud již v této fázi dojde například k výkupům pozemků. Objednatel poskytne finanční údaje do formuláře A souhrnného rozpočtu.
- 4.3.5. Průzkumy:
- Zhotovitel má za povinnost zajistit veškeré podrobné průzkumy a podklady pro zpracování této přípravné dokumentace pro obě navrhované varianty mimoúrovňového křížení a to v rozsahu daném VTP/PD/03/15.

4.4. Pokyny pro zpracování (P) 2. etapy: Mimoúrovňové křížení ve Velké Chuchli.

- 4.4.1. S ohledem na požadavek maximálního urychlení přípravy stavby se očekává, že projekt stavby 2. etapy bude zahájen neprodleně po získání pravomocného územního rozhodnutí vybrané varianty mimoúrovňového křížení řešeného v rámci 2. etapy. (Součástí projektu stavby jsou nadále „drážní stavební objekty“.)
- 4.4.2. Prioritní je zajistit co nejdříve závěrečný stav technického návrhu řešení projektu 2. etapy pro zpracování projektu 1. etapy, a to zejména z oblasti tzv. „drážních objektů“. Schválený návrh řešení tzv. „drážních objektů“ je závěrečným milníkem pro uzavření projektu 1. etapy a nepředpokládají se zásadní změny projektového řešení z přípravné dokumentace – co se týká „drážních objektů“. „Drážní objekty“ budou dimenzovány na všechna očekávaná zatížení.
- 4.4.3. Rozpočet stavby 2. etapy bude odpovídat předmětu díla vybrané varianty mimoúrovňového křížení.

4.5. Fakturace:

- 4.5.1. Na základě výše uvedeného, je nezbytně nutné dodržovat dělení fakturace dle jednotlivých etap, neboť každá etapa se chová jako samostatná stavba – viz schválení aktualizace záměru projektu „Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) ke dni 16. 10. 2014

4.6. Životní prostředí a nakládání s odpady

- 4.6.1. Budou přednostně zpracovány ty části PD, které jsou podkladem pro zpracování Oznámení. Podklady musí být zpracovány v takové podrobnosti, aby nedocházelo v dalších stupních projektové dokumentace ke změnám, které by znamenaly opětovný proces posouzení záměru. Závěr z procesu EIA neumožňuje uvádět podmínky do dalších stupňů přípravy, veškeré podmínky dotčených správních úřadů, dotčené veřejnosti a veřejnosti musí být vypořádány a zapracovány do PD v procesu EIA.
- 4.6.2. PD a **(P)** musí být totožné s dokumentací, která prošla procesem EIA. Pokud došlo k technickým změnám, změny musí být vyspecifikovány ve zvláštní kapitole, vyhodnoceny z hlediska vlivu na ŽP a následně projednány s příslušným dotčeným správním orgánem. V případě, že k žádným takovýmto změnám nedošlo, PD a **(P)** bude obsahovat čestné prohlášení jejího zpracovatele o této skutečnosti.
- 4.6.3. Ve fázi zpracování PD bude proveden Dendrologický průzkum (vč. vyřízení jednotlivých povolení ke kácení) a Biologický průzkum (v jarním a letním aspektu) v rozsahu zasaženého území a na základě požadavku dotčeného správního úřadu.
- 4.6.4. Ve fázi zpracování **(P)** bude aktualizován Biologický průzkum a v případě potřeby vyřízeny výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin.
- 4.6.5. Ve fázi zpracování **(P)** bude aktualizován dendrologický průzkum z předchozího stupně přípravy, tak aby byl podkladem pro vydání dosud chybějících povolení ke kácení. Zohledněny přitom budou následující podmínky: Průzkum bude vyhodnocen v souladu s dotčenou legislativou (pádová vzdálenost, ochrana elektrického vedení atp.) s důrazem na ochranu lesní a mimolesní zeleně. Případné kácení bude projednáno s majiteli pozemků a s příslušnými správními orgány se zajištěním povolení ke kácení zeleně. Dále bude projednán způsob nakládání s vytěženou dřevní hmotou a ostatními zbytky vegetace. Závěr Dendrologického průzkumu bude obsahovat přesný seznam dřevin a zapojených porostů mimolesní zeleně kácených v režimu povolení ke kácení, v režimu povolení ke kácení ve VKP a v režimu bez povolení. Pokud odstranění vegetace bude provedeno mimo režim stavby, musí být doloženo správcem respektive majitelem pozemku, že vegetace bude odstraněna do zahájení prací na dokumentaci pro stavební řízení.
- 4.6.6. Dokladová část bude obsahovat zvláštní část s veškerými dokumenty z oblasti životního prostředí.
- 4.6.7. Koncept části Vliv stavby na ŽP bude zaslán zadavateli (oddělení ŽP SSZ) v elektronické podobě k připomínkám nejpozději 14 dní před termínem odevzdání.
- 4.6.8. Ve stupni **(P)** bude zpracován plán opatření pro případ havárie (havarijní plán), a to jako samostatná příloha. V případě splnění podmínek uvedených v § 2 písm. b) a c) vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků bude havarijní plán obsahovat informaci, že zhotovitel stavby zajistí jeho schválení příslušným vodoprávním úřadem a kopii pravomocného rozhodnutí připojí k havarijnímu plánu.
- 4.6.9. V případě stavebních prací probíhajících v záplavovém území bude ve stupni **(P)** zpracován povodňový plán. Jeho přílohou budou odborná stanoviska správců toků. V textu bude zmíněno, že zhotovitel stavby

po doplnění konkrétních údajů zajistí u příslušného vodoprávního úřadu potvrzení souladu s povodňovým plánem vyšší úrovně.

4.7. Geodetické požadavky

- 4.7.1. Zejména se bude řídit článkem 5.2.4 VTP/P/03/15, kde se uvádí: „Podkladem pro prověření skutečnosti, že současné těleso dráhy nepřesahuje katastrální hranici dráhy je zaměření skutečného tělesa dráhy a dostatečný mapový podklad, prokazující, že se zaměřené těleso dráhy v katastrálním pozemku dráhy nachází.
- 4.7.2. Na základě výše uvedeného požaduje zadavatel zajistit digitální geodetický podklad pro zpracování tzv. záborového elaborátu, který odpovídá digitálnímu podkladu skutečné hranice dráhy v souřadnicích JTSK (geometrický plán) i za cenu, že bude třeba v některých případech hranici dráhy geodeticky vytýčit a zpracovat veškeré podklady pro vklad do katastru nemovitostí. (Nelze akceptovat případ, kdy záborový elaborát nebude odpovídat následným zpracováním geometrických plánů).
- 4.7.3. Záborový elaborát bude řešen v rozsahu celé stavby – čili bude sledovat obě hranice dráhy v celé délce stavby, bez ohledu na to, kde se nachází nový zábor cizího pozemku, vyvolaný novostavbou. Záborový elaborát tedy řeší celý rozsah stavby včetně nevypořádaných vlastnických vztahů a v záborovém elaborátu budou tyto různé zábory graficky odlišeny.

4.8. Odpadové hospodářství

- 4.8.1. Při zpracování části Odpadové hospodářství je nutno respektovat následující metodické pokyny:
 - 4.8.1.1. Metodický návod odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi, MŽP Praha, leden 2008
 - 4.8.1.2. Metodický pokyn MŽP pro vzorkování odpadů, 02/2008
- 4.8.2. V části Odpadové hospodářství bude vycházeno z aktualizované předkategorizace (ne starší než jeden rok). S veškerým výziskem i železným šrotem bude za spolupráce s příslušným OŘ nakládáno v souladu se Směrnicí SZDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem Č.j.: S 6495/09-MTZ ze dne 20. 05. 2009. V případě, že použité dřevěné pražce nebudou sloužit opětovnému použití k původnímu účelu, je nutno je zařadit pod katalogové číslo 17 02 04* a nakládat s nimi jako s nebezpečným odpadem.
- 4.8.3. V případě vzniku nebezpečných odpadů bude do části Odpadové hospodářství zařazeno odborné stanovisko pověřené osoby k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů

4.9. Recyklační základna

- 4.9.1. Zhotovitel vyřeší problematiku umístění Recyklační základny v rámci předmětné stavby. Pokud nebude k dispozici vhodná lokalita v blízkosti předmětné stavby, zhotovitel prověří možnost využití uvažované recyklační základny pro stavbu OPT Beroun – Králův Dvůr umístěné v ŽST Beroun, příp. další vhodné lokality (vlečka Českomoravský cement, a.s. Praha – Radotín, apod.).

4.10. Hluková studie

- 4.10.1. Nová hluková studie bude zpracována v rámci PD pro 2. etapu a rozšíření 1. etapy, a to na základě VTP/PD/03/15 z 6. 8. 2015.
- 4.10.2. V rámci (P) bude dle VTP/P/03/15 aktualizována schválená hluková studie zpracovaná v PD (viz 2.1.2).

5. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 5.1.1. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění.**
- 5.1.2. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 241, 972 741 769, mobil: 725 039 782,

e-mail: typdok@tudc.cz, www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo
<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>.