

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Č. j.: 1750/2016-SŽDC-SSZ-ÚT-1-Van

Příloha č. 3 c3)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU A PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE STAVBY

„Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“

Datum vydání: 4. 2. 2016

Datum aktualizace: 20. 4. 2016

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1.	PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2.	HLAVNÍ CÍLE STAVBY	3
1.3.	MÍSTO STAVBY	4
1.4.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ)	4
2.	PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	5
2.1.	ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	5
3.	KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	5
4.	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	5
4.1.	VŠEOBECNĚ	5
4.2.	VŠEOBECNÉ POŽADAVKY NA NOVÝ STAV.....	7
4.3.	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	7
4.4.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	7
4.5.	ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	8
4.6.	SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	9
4.7.	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	10
4.8.	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY.....	12
4.9.	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	13
4.10.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	14
4.11.	GEODETICKÁ DOKUMENTACE.....	15
5.	SPECIFICKÉ POŽADAVKY	16
5.1.	PODMÍNKY ODEVZDÁNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE	16
5.2.	EKONOMICKÉ HODNOCENÍ A ZÁMĚR PROJEKTU	17
6.	SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	18

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu (dále ZP) a Přípravné dokumentace (dále PD) na stavbu „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ (dále společně jen Dokumentace) v souladu se zadávací dokumentací a návrhem technického řešení, které zajistí níže uvedené cíle. Tento úsek je jednou ze tří staveb „Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“ (dále ASP), schválené v Centrální komisi Ministerstva dopravy („CK MD“) dne 18. 9. 2015, ve variantě **Střed 1.1 SH**. Konkrétně se jedná o stavby „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“, „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ a „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“.
- 1.1.2. Vypracování ZP včetně všech povinných příloh nezbytných pro posouzení a vydání stanoviska MD. Vše bude zpracováno 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“, a v souladu s Prováděcími pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury, schválenými Ministerstvem dopravy a vydanými ve Věstníku dopravy č. 11/2013., ve znění pozdějších změn vydaných ve Věstníku dopravy č. 5/2014 a 9/2014. Součástí ZP bude zpracování ekonomického hodnocení pro posouzení ekonomického efektu projektu metodou tabulek CBA (finanční analýza nákladů a přínosů), pokud nebude možné postupovat podle čl. 5.2 uvedené směrnice. Dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu musí umožnit kontrolu použití aplikované metody a pochopení zdrojů dat, předpokladů, parametrů a výsledků výpočtu.
- 1.1.3. Předmětem zakázky je dále projednání dokumentace s právníckými a fyzickými osobami dotčených stavbou a dotčenými orgány státní správy a samosprávy v rozsahu nutném pro vydání potřebných stanovisek pro zahájení územního řízení včetně úplných podkladů pro podání žádosti o územní rozhodnutí. Součástí předmětu díla je spolupráce při vydání příslušných rozhodnutí až do nabytí jejich právní moci. PD bude svým obsahem sloužit jako jeden z podkladů pro zadání dalšího stupně dokumentace (projekt stavby), proto musí být zpracována v náležitých podrobnostech.
- 1.1.4. Zhotovitel zajistí závěrečné konferenční projednání připomínek a zadavatelem přijaté připomínky zapracuje do dokumentace. Bez souhlasu zadavatele není oprávněn měnit obsah a rozsah dokumentace. Při projednání zpracovávané dokumentace stavby bude postupovat v součinnosti se zadavatelem a dbát jeho pokynů.
- 1.1.5. Jelikož řešená oblast zasahuje do památkové zóny a ochranného pásma Památkové rezervace v hl. m. Praze, kontaktuje zhotovitel Národní památkový ústav – územní odborné pracoviště v hl. m. Praze a Odbor památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy a konzultuje s nimi další postup vč. zjištění nutnosti archeologického průzkumu.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Základním cílem projektu je rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, která odpovídá variantě 1.1 SH v „Aktualizaci studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“. Rekonstrukce zahrnuje uvedení železniční stanice do takového stavu, kdy stávající železniční objekty a zařízení budou v rámci kompletní rekonstrukce trati uvedeny do takového stavebního a provozního stavu, který odpovídá současným požadovaným technickým parametrům pro zvýšení kapacity, efektivity i bezpečnosti železničního provozu. Sleduje se zvýšení traťové rychlosti, bude zajištěna prostorová průchodnost pro ložnou míru GC a minimální traťová třída zatížení D4. Stavba musí navazovat a respektovat technické řešení související stavby „Rekonstrukce mostů pod Vyšehradem“ a „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“. Nová zabezpečovací zařízení umožní nasazení ERTMS/ETCS L2 pro zajištění interoperability.
- 1.2.2. Cílem musí být nejvhodnější technické a ekonomické řešení, které bude projednatelné v zájmovém území.

1.3. Místo stavby

1.3.1. Místem stavby je Praha, městská část Praha 5.

- | | |
|---------------------------|---|
| - Kraj: | Hl. m. Praha (CZ010) |
| - Obec: | Hl. m. Praha (554782) |
| - Městská část: | Praha 5 |
| - Městský úřad: | Úřad městské části Praha 5 |
| - Katastrální území: | Smíchov (729051), Hlubočepy (728837) |
| - TUDU: | 0201BB, 0202A5, 0202A7 |
| - Začátek a konec stavby: | Km 3,800 (staničení hl. n. – Smíchov) – km 1,805 (staničení konce úseku vychází ze staničení trati Smíchov – Radotín).
Změna staničení bude na hranici definičních úseků cca
v km 5,700 (hl. n. – Smíchov) = km 1,560 (Smíchov – Radotín) |

1.4. Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

1.4.1. Řešený traťový úsek stavby rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov je součástí železniční tratě č. 171 Praha – Beroun, označené podle TTP je 525B. Při rekonstrukci stanice dojde k zásahu do okolních tratí, konkrétně se jedná o tratě č. (JŘ/TTP):

- 122/528A – koordinace s akcí „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha Smíchov - Hostivice“
(současný stav: příprava VZ na projekt stavby, předpokládaná realizace: 2017 – 2018)
- 173/520A – koordinace s akcí „Rekonstrukce trati Praha Smíchov - Rudná – Beroun“
(současný stav: stavba v realizaci, předpokládané dokončení 12/2015)
- 171/521B – koordinace s akcí „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“
současný stav: Stavba rozdělena na 2 etapy.

1. Etapa: Zpracovávání projektu na „Úsek trati Praha-Smíchov (mimo) – Praha-Radotín km 1,805 – km 10,230“, vč. DUR na tzv. prodlouženém úseku 1. etapy v km 9,964 – km 10,230 vč. zajištění územního projednání.

2. Etapa: Zpracování přípravné dokumentace na „Mimoúrovňové křížení ve Velké Chuchli, nahrazující železniční přejezd v km 6,290“

1.4.2. Stávající železniční trať v tomto úseku je dvoukolejná s pravostranným provozem a elektrizovaná stejnosměrnou napěťovou soustavou 3 kV. Maximální traťová rychlost na trati je 60 km/h (s propady na 40 km/h), zábrzdna vzdálenost 700 m, traťová třída zatížení C3 pro přidruženou traťovou rychlost. Průjezdny průřez je na většině úseku (mimo Železniční most a jeho předpolí) UIC-GC. Zabezpečovací zařízení je staniční reléové (3. kategorie) ŽST Praha-Smíchov (obvod společného nádraží má pak zabezpečovací zařízení 2. kategorie pouze se skupinovými odjezdovými návěstidly a ručním stavěním výměn). Traťový úsek Praha-Smíchov – Praha-Zličín má TZZ 1. kategorie s telefonickým dorozumíváním s předpokladem zřízení TZZ 3. kategorie (AH) v související stavbě.

1.4.3. Nástupiště v ŽST Praha-Smíchov v obvodu osobního nádraží jsou výhradně s mimoúrovňovým přístupem (plná peronizace) bez možnosti přístupu osob se sníženou schopností a orientace. V průběžném kolejišti obvodu společného nádraží jsou nástupiště úrovněvá. Na severním zhlaví bývalého nákladového nádraží bylo roku 2010 zřízeno vnější nástupiště Praha-Smíchov Na Knížecí v blízkosti jižního vestibulu stanice Anděl metra B, autobusového terminálu a zastávky tramvaje. Výchozí a končící osobní vlaky, které již nejsou dále trasované na Hlavní nádraží, však vzhledem k lokaci nástupiště již nemohou (bez případné úvratě) zastavovat na původních nástupištích v obvodu společného nádraží.

1.4.4. Délka předmětného úseku je 2,145 km.

1.4.5. Traťový úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov – Beroun je zařazen do sítě TEN-T hlavní síť osobní dopravy. Navrhovaná řešení musí být v souladu se směrnici SZDC č. 16 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky. Trať je zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 2. třídy tratí z hlediska mostů

1.4.6. Provozovatelem tratě je SZDC, s. o., místním správcem Oblastní ředitelství Praha.

2. PŮDKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. Studie proveditelnosti „Studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“ (zpracovaná sdružením „SUDOP PRAHA a.s.“, aktualizace 2015), projednaná a schválena Ministerstvem dopravy zasedání Centrální komise dne 18. 9. 2015 s doporučením varianty Střední 1.1 SH (části, nezbytné pro zpracování díla). Součástí je hluková studie a simulace provozu. SP bude k nahlédnutí pro uchazeče výběrového řízení. Zhotoviteli budou následně předány relevantní části SP.
- 2.1.2. Posuzovací protokol č. j.: 13 224/2015-SŽDC-SSZ-ÚT1-Frk ze dne 18. 8. 2015.
- 2.1.3. Schvalovací protokol č.j. 50705/2015-SŽDC-O7.
- 2.1.4. Stanoviska a vyjádření dotčených složek, s kterými probíhalo jednání při zpracování SP a stanoviska a vyjádření dotčených složek ze závěrečného projednání studie proveditelnosti – viz složka Dokladová část.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. Stavba bude koordinována s navazujícími stavbami, zejména:
 - 1. Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)
 - 2. Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem
 - 3. Rekonstrukce trati Praha Smíchov - Rudná – Beroun
 - 4. Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., II. část - Praha Hostivař - Praha hl. n.
 - 5. Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)
 - 6. Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha Smíchov - Hostivice
- 3.1.2. Dále 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.
- 3.1.3. Bude zajištěna koordinace a spolupráce se správcí 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 správcí elektronických komunikací podle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, v platném znění.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Dokumentace musí být vyhotovena a předána podle 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).
- 4.1.2. 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.
- 4.1.3. 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 (jednotlivých odborů), SŽDC SSZ a dalších dotčených složek SŽDC, dále souhrnné stanovisko GŘ ČD – Odbor investic. Práce projektanta na dokladové části bude ukončena až po schválení přípravné dokumentace na GŘ SŽDC, respektive nabytí právní moci územního rozhodnutí.
- 4.1.4. Po zahájení prací na dokumentaci svolá projektant vstupní jednání. V průběhu zpracování bude svolávat dílčí pracovní porady pro řešení navrhovaného řešení. Podklady pro jednání zašle vždy nejméně 5 pracovních dnů předem. Okruh pozvaných vždy podléhá předběžnému odsouhlasení zadavatelem. Z každého jednání

- projektant zpracuje do 10 dnů návrh zápisu a do 30 dnů výsledný zápis, který bude součástí dokladové části přípravné dokumentace.
- 4.1.5. 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 SZDC, Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, předpisy SZDC, normy TNŽ apod.
 - 4.1.6. Projektant navrhne takové řešení, které umožní využití technologií, dostupných na trhu a certifikovaných pro použití v České republice.
 - 4.1.7. V přípravné dokumentaci pokud možno nebudou navržena řešení vyžadující výjimku z norem a předpisů. Bude-li v dokumentaci stavby mimořádně navrhováno technické řešení s využitím výjimek z technických norem ČSN nebo odchylné od ustanovení TNŽ a předpisů SZDC a ČD, zajistí tyto výjimky nebo souhlas s řešením odchylným zhotovitel. Případné navrhované výjimečné nebo odchylné řešení bude předem projednáno na pracovní poradě za účasti objednatele a všech dotčených SZDC s. o., ČD, a.s., Drážního úřadu a budou doloženy v dokladové části.
 - 4.1.8. V PD stavby budou respektovány majetkoprávní poměry mezi SZDC, 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.
 - 4.1.9. V PD stavby bude rovněž respektováno dělení v rámci ÚMVŽST.
 - 4.1.10. Součástí PD je i dopracování nutných geotechnických, stavebnětechnických a dalších průzkumů potřebných pro zpracování přípravné dokumentace. Výsledky průzkumu budou shrnuty v Základní geotechnické zprávě.
 - 4.1.11. Bude zpracován korozní průzkum podle TKP 25A (Ochrana proti elektrochemické korozi a korozi bludnými proudy) včetně komplexního návrhu řešení protikorozní ochrany pro potřebnou odolnost a zabezpečení stavby, vycházející z průzkumem zjištěných hodnot přítomnosti bludných proudů, agresivity půdního prostředí, inženýrských sítí v přilehlé oblasti a s ohledem na elektrifikaci tratě.
 - 4.1.12. 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.
 - 4.1.13. Přípravná dokumentace musí být projednána se všemi dotčenými subjekty včetně správních úřadů a její součástí budou příslušné souhlasy či jejich rozhodnutí včetně dokladů o 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.
 - 4.1.14. Zhotovitel se zavazuje, že zpracuje případné změny a doplnění, které vyplynou z akceptovaných připomínek, projednání či rozhodnutí orgánů, organizací, fyzických a právnických osob, v průběhu zpracování přípravné dokumentace a po jejím odevzdání.
 - 4.1.15. 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.
 - 4.1.16. Doklady o projednání s vlastníky dotčených pozemků a staveb nebo jinými oprávněnými budou doplněny komentářem, jak jsou řešeny jejich podmínky v čístopisu PD a ZP. Vzor dopisu k obeslání vlastníků dotčených nemovitostí bude předložen zadavateli k odsouhlasení.
 - 4.1.17. Zhotovitel PD zajistí, aby informace o žadateli, předmětu územního řízení a veřejném ústním jednání byla ve stanovených lhůtách 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.
 - 4.1.18. 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.
 - 4.1.19. Zhotovitel připraví podklady a podmínky převzetí dokončených stavebních objektů a provozních souborů včetně pozemků nebo jejich částí a pozemků a staveb, s nimiž má SZDC, 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.

4.2. Všeobecné požadavky na nový stav

- 4.2.1. Traťový úsek ve variantě Střední 1.1 prostorově respektuje stávající koridor kolejí, tzn. trať Praha hl. n. – Praha Smíchov zůstává dvoukolejná, přičemž výhybna Vyšehrad se mění na ŽST Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad. Poloha kolejí zůstane na současném drážním pozemku. Začátek úseku navazuje na stavbu „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ a konec navazuje na úsek s plánovanou optimalizací trati Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo).
- 4.2.2. Navržené řešení bude v souladu se ZÚR hl. m. Prahy a ÚP SÚ hl. m. Prahy.
- 4.2.3. Řešení umožní zavést rychlost 60 až 70 km/h v celém úseku Praha hl. n. – Praha Smíchov. Návestidla budou rozmístěna po cca 500 m jako cestová tak, aby bylo dosaženo co nejkratších provozních intervalů a potřebné kapacity dráhy.

4.3. Dopravní technologie

- 4.3.1. Provozní a dopravní technologie bude zpracována dle Směrnice GŘ č. 11/2006. Ze schválené studie proveditelnosti bude převzat rozsah dopravy a výhledové GVD (č. 1 a 5). Budou dopočteny jízdní doby a provozní intervaly a ověřena realizovatelnost obou výhledových GVD (případně navržena opatření k jejich realizovatelnosti nebo jejich úprava). **Pro stanovení rozsahu vlaků Sv z/do obvodu společné nádraží bude oslovena společnost RegioJet, a.s., bude prověřena možnost doplnění tras Sv do výhledových GVD, případně variantní technologie práce žst. Praha-Smíchov, popř. budou tyto vlaky Sv uvažovány v časových polohách určených pro vlaky S6 / S65. Výsledné výhledové GVD budou odsouhlaseny SZDC O26.** Vzhledem ke vstupním podmínkám ovlivňujícím sestavu uvedených GVD č. 1 (bez ETCS) a č. 5 (s ETCS) budou provozní intervaly vypočteny na oba stavy, a to pro jízdu všech vlaků v traťovém úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov bez ETCS, i na stav s ETCS. Ve stavu s ETCS bude prověřena potřeba či upřesněna poloha dalších bodů pro možnost umístění EOA (konec oprávnění k jízdě), a to za účelem např. homogenizace dílčích následných mezidobí. Zároveň budou doložena elektrická mezidobí (ve vazbě na trakční výpočty a odstavec 4.7), která budou kompatibilní s následnými mezidobími především ve stavu s ETCS i při provozu nových výkonných hnacích vozidel. Následně budou vypočteny ukazatele propustnosti.
- 4.3.2. Pro ŽST Praha-Smíchov 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).
- 4.3.3. Postradatelnost zařízení železniční dopravní cesty bude projednána v rámci pracovních porad a odsouhlasena schválením přípravné dokumentace. **Pro případně ponechávaný obvod „společné nádraží“ bude vyhodnocen nezbytný počet dopravních kolejí, které budou zabezpečeny upraveným stávajícím, popř. novým nebo provizorním staničním zabezpečovacím zařízením. Ostatní koleje obvodu „společné nádraží“ budou přednostně navrhovány jako manipulační.**
- 4.3.4. Přehled frekvence cestujících zajistí zhotovitel dokumentace.

4.4. Organizace výstavby

- 4.4.1. Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.4.2. Při plánování organizace výstavby je třeba také minimalizovat počet a délku výluk traťových kolejí ve směru Praha-Radotín a výh. Prokopské údolí. Po celou dobu výstavby je třeba zachovat dostatečný počet nástupních hran, aby nemusely být z toho titulu odříkány pravidelné vlaky osobní dopravy. Po celou dobu výstavby je třeba zajistit mimoúrovňový příchod na provozovaná ostrovní nástupiště. Odpojení a zrušení obvodu Praha Smíchov společné nádraží je vhodné směřovat na konec stavby.
- 4.4.3. 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.
- 4.4.4. V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí / TV / ZZ:
- délku trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u významných denních nebo nočních výluk)
 - vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky / návestidlem / kilometricky)

- vymezení vylučovaného trakčního vedení
- činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízdy vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích; při všech změnách stavu je nutno přesně specifikovat rozsah funkčnosti ZZ).
- stručný rozsah prací
- počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout
- přístup mechanizace na staveniště

4.5. Zabezpečovací zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu:

- 4.5.1.1. ŽST Praha-Smíchov je zabezpečena reléovým zabezpečovacím zařízením vzor SSSR z roku 1953 s individuálním stavěním výměn.
- 4.5.1.2. Výhybna Praha-Vyšehrad je zabezpečena provizorním elektronickým zabezpečovacím zařízením typu ESA44 a dálkově ovládána z ŽST Praha Smíchov.
- 4.5.1.3. V traťovém úseku Praha Smíchov – Praha Vyšehrad je TZZ 3. kategorie typu AH88.
- 4.5.1.4. V traťovém úseku Praha Smíchov – Praha Radotín je TZZ 2. kategorie typu hradlový poloautoblok.
- 4.5.1.5. V traťovém úseku Praha Smíchov – Praha Zličín je TZZ 1. kategorie – telefonické dorozumívání.
- 4.5.1.6. V traťovém úseku Praha Smíchov – Praha Hlubočepy je TZZ 3. kategorie typu AH88.

4.5.2. Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1. Nutno splnit podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.
- 4.5.2.2. Pro výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS nutno respektovat a využít výsledky realizace pilotního a komerčního projektu zejména v rozsahu:
 - a) zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
 - b) zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných zařízení ve stavebních SZZ,
 - c) zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech.
- 4.5.2.3. Vlastní výstavba systému ETCS bude řešena samostatnou stavbou, která v návaznosti na ostatní stavby komplexně pokryje celý uzel Praha (tj. ŽST Praha hl. n., Praha-Smíchov, Praha-Vršovice a Praha-Zahradní město).
- 4.5.2.4. ŽST Praha-Smíchov bude po dokončení stavby „Rekonstrukce trati Praha hl.n. (mimo) – Vyšehrad (včetně)“ sestávat z obvodu Smíchov a obvodu Vyšehrad.
- 4.5.2.5. Staniční zabezpečovací zařízení ŽST Praha Smíchov, bude 3. kategorie typu elektronické stavědlo s řídící částí v ŽST Praha Smíchov. Celá ŽST Praha Smíchov (včetně stávající výhybny Praha Vyšehrad) bude dálkově ovládána z CDP Praha z dispečerského sálu 3.38, který bude doplněn a rozšířen o nově navržené technologické systémy. Součástí úprav na CDP Praha bude i doplnění pracoviště dispečera železniční dopravní cesty. V ŽST Praha-Smíchov musí být zřízeno pracoviště pohotovostního výpravčího ve smyslu Pokynu GŘ 9/2013.
- 4.5.2.6. Pro případně ponechávaný obvod „společné nádraží“ bude nezbytný počet dopravních kolejí zabezpečen upraveným stávajícím, popřípadě novým nebo provizorním staničním zabezpečovacím zařízením, a to s respektováním rozdělení návěstidel ve směru od ŽST Praha hl. n.
- 4.5.2.7. Pokud bude stavba předcházet stavbě „Rekonstrukce trati Praha hl.n. (mimo) – Vyšehrad (včetně)“, musí být nové SZZ připraveno pro budoucí doplnění decentralizované úrovně obvodu Vyšehrad.
- 4.5.2.8. S ohledem na nové SZZ je nutno řešit nově ukolejnění včetně nového návrhu KSÚ a TP. Při řešení uzemnění nutno respektovat „Stanovisko k ukládání zemního pásu do kabelové rýhy“ č.j. 3975/2015-O14 z 27.1.2015.
- 4.5.2.9. K umístění technologických zařízení SZZ využít přednostně stávající budovy a prostory.
- 4.5.2.10. Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ včetně jeho kolejových obvodů.
- 4.5.2.11. 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.

- 4.5.2.12. Pro správnou činnost kolejových obvodů nutno zajistit předepsané hodnoty svodové admitance.
- 4.5.2.13. 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.
- 4.5.2.14. 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.
- 4.5.2.15. V mezistaničním úseku Praha Smíchov – Praha Radotín bude upraveno a navázáno nové TZZ typu AB, vybudované v nyní připravované stavbě „Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“, popřípadě na stávající TZZ – případně bude doplněna indikace volnosti trati. V druhé z variant SZZ ŽST Praha Smíchov musí být připraveno pro navázání nového TZZ v rámci stavby „Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“. Dokumentace bude řešit obě varianty.
- 4.5.2.16. V mezistaničním úseku Praha Smíchov – Praha Vyšehrad bude upraveno a navázáno stávající nebo nově zřízené TZZ. SZZ ŽST Praha-Smíchov musí být připraveno pro navázání nového TZZ v rámci stavby „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ a úvazky TZZ do Prahy Vršovíc v rámci stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař – Praha hl. n.“.
- 4.5.2.17. V mezistaničním úseku Praha Smíchov – Praha Hlubočepy bude upraveno stávající TZZ 3. Kategorie typu AH88 a navázáno do nového SZZ ŽST Praha-Smíchov.
- 4.5.2.18. V mezistaničním úseku Praha Smíchov – Praha Jinonice bude vybudováno nové TZZ 3. kategorie v rámci stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov – Hostivice“ a navázáno do nového SZZ ŽST Praha-Smíchov.
- 4.5.2.19. Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení upravovaných a výhledových TZZ.
- 4.5.2.20. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.
- 4.5.2.21. Nutno respektovat Směrnici SŽDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4665/2014-O12 s účinností od 1.5.2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaku, atd.
- 4.5.2.22. ŽST Praha Smíchov bude vybavena automatickým stavěním vlakových cest.
- 4.5.2.23. Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.

4.6. Sdělovací zařízení

4.6.1. Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1. V ŽST Praha-Smíchov je výpravčí vybaven IP telefonním zapojovačem s touchscreenovým terminálem s ovládáním traťového rádiového systému TRS a digitálního rádiového systému GSM-R. V železniční stanici je listový vizuální informační systém a rozhlasové zařízení s nevyhovujícími venkovními prvky.

4.6.2. Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1. Nutno splnit podmínky části 5 Sdělovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.
- 4.6.2.2. V celém úseku předpokládané kabelizace bude navržen traťový kabel, místní kabelizace k venkovním telefonním objektům i k objektům rozvaděčů EOv a osvětlení a HDPE trubky.
- 4.6.2.3. Stávající traťový kabel, optický kabel a HDPE trubky realizované v úseku Praha-Smíchov – Praha-Vyšehrad a Praha-Smíchov – Rudná u Prahy budou zachovány, ochraňovány a případně překládány.
- 4.6.2.4. Navržené řešení bude koordinováno s připravovanou stavbou „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov – Hostivice“ a „Optimalizace trati Praha-Smíchov – Černošice (mimo)“.
- 4.6.2.5. V železniční stanici bude rekonstruováno rozhlasové zařízení a vizuální informační systém. Navrženo bude rozhlasové zařízení v IP provedení s automatickým hlášením dle jízdy vlaku. Navržené rozhlasové zařízení musí umožnit kontrolu provedení hlášení a poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE. Vizuální informační systém bude v provedení LCD s LED

podsvícením. Rozhlasové zařízení musí umožňovat dálkové ovládání z CDP Praha i z pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Praha Smíchov.

- 4.6.2.6. Pro sledování hran nástupiště, podchodů a výtahů bude navržen kamerový systém s přenosem obrazu na pracoviště dispečera CDP Praha. Pro kamerové systémy musí být splněny technické požadavky dle č.j. 7058/2015-O14 z 13.2.2015. Kamerový systém musí obsahovat místní nahrávací zařízení pro ukládání zaznamenaných dat v místě pořízení a bude komunikovat s kontrolně analytickým centrem (KAC).
- 4.6.2.7. Prostory s technologickým zařízením staničního zabezpečovacího zařízení budou chráněny autonomním samočinným hasebním systémem (ASHS), popř. kouřovými čidly zapojenými do EZS (v závislosti na požární zprávě), který bude poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE. Doporučuje se stavební oddělení zdrojových částí stavebního ústředí.
- 4.6.2.8. Sdělovací zařízení bude dálkově ovládané z CDP Praha, součástí PD bude doplnění a rozšíření sdělovacího zařízení příslušného pracoviště dispečera CDP Praha. Součástí úprav na CDP Praha bude i doplnění pracoviště dispečera železniční dopravní cesty sdělovacím zařízením. Sdělovací zařízení (kromě kamerových systémů) musí umožňovat i komunikaci z pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Praha Smíchov.
- 4.6.2.9. Navržen bude systém dálkové diagnostiky technologických systémů v souladu s TS 2/2008-ZSE.
- 4.6.2.10. Bude navrženo nové hodinové zařízení, hlavní hodiny budou řízeny signálem DCF.
- 4.6.2.11. Stávající místní rádiový systém, traťový rádiový systém a digitální rádiový systém GSM-R bude zachován se začleněním ovládání do terminálu zapojovače dispečera CDP Praha. Všechny rádiové systémy musí umožňovat dálkové ovládání i z pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Praha Smíchov.
- 4.6.2.12. Informace o poruchách, popř. ovládání výtahů a eskalátorů budou předávány do systému dálkové diagnostiky technologických systémů v souladu s TS 2/2008-ZSE.
- 4.6.2.13. Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).

4.7. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.7.1. Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1. První elektrizace proběhla ve 20. letech 20. století. Elektrizace ve stávající podobě byla provedena okolo roku 1971 s některými pozdějšími úpravami při realizaci sousedících silničních staveb. Stav trakčního vedení odpovídá věku a technologickému způsobu provedení v době realizace. V rovinných úsecích jsou použita rozpětí 70 až 75 m, což současná sestava TV neumožňuje. Také základy a stožáry nesplňují současné požadavky a jejich stav a statická únosnost jsou nejisté a vyžadovaly by úpravy včetně protikorozní ochrany stávajících stožárů. Trakční napěťová soustava je 3 kV, DC. kV. Stávající osvětlení žel. stanice je v převážné části pomocí příhradových osvětlovacích věží OV 22, zčásti individuálními stožáry JŽ. Napájení veškerých odběrů v žel. stanici je ze společné trafostanice PREdi/SŽDC 22/0,4 kV, napájení stávajícího zabezpečovacího zařízení je z rozvaděče nn zajištěné sítě distribučního rozvodu SŽDC, záložní napájení pomocí automatického stabilního záložního zdroje el. energie ve stávající výpravní budově.

4.7.2. Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1. V celkovém návrhu nutno splnit podmínky části 3 - Elektrická trakce, elektroenergetika, silnoproud a dispečerská řídicí technika Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.
- 4.7.2.2. Navržené řešení bude koordinováno s připravovanými stavbami „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov – Hostivice“ a „Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“.
- 4.7.2.3. Trakční vedení, ukolejnění
- 4.7.2.3.1 Rozsah úprav trakčního vedení resp. návrhu nového trakčního vedení v žel. stanici bude vycházet z rozsahu kolejových úprav, výstavby nástupiště a na základě požadavků dopravní technologie.
- 4.7.2.3.2 Při návrhu trakčního vedení budou 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 50 367 ed. 2. Při návrhu musí být zohledněny požadavky vyplývající z TSI ENE.

4.7.2.3.3 Dle rozsahu návrhu trakčního vedení bude provedena příslušná úprava DOÚO.

4.7.2.3.4 V návaznosti na navržený rozsah železničního spodku a svršku, nástupišť, mostních konstrukcí, trakčního vedení, venkovního osvětlení, úprav zabezpečovacího zařízení a ostatních úprav s tímto souvisejících budou navrženy úpravy ukolejnění dle současně platných norem a předpisů.

4.7.2.4. Silnoproudé napájení

4.7.2.4.1 Pro zajištění napájení nových technologických zařízení a ostatních elektrických zařízení v železniční stanici Praha Smíchov bude v návrhu na základě projednání s provozovatelem distribuční soustavy PREdistribuce, a.s. zajištěno připojení k distribuční soustavě PREdistribuce, a.s. v napěťové hladině VN 22 kV, odpovídající požadované celkové energetické bilanci a budou navrženy s tím související úpravy distribučních rozvodů nn a VN SŽDC a silnoproudé technologie transformačních stanic 22/0,4 kV, bude též počítáno s návrhem nové podružné trafostanice 22/0,4 kV SŽDC na jižním zhlaví žel. stanice pro pokrytí odběrů vč. EOv v této části.

4.7.2.5. Napájení zabezpečovacího zařízení

4.7.2.5.1 Napájení nové technologie staničního zabezpečovacího zařízení bude v návrhu sledováno kabelovým rozvodem 6 kV, 50Hz včetně návrhu příslušné silnoproudé technologie (STS). Pro záložní napájení bude použit distribuční rozvod nn SŽDC.

4.7.2.5.2 Návrh napájení technologie staničního zabezpečovacího zařízení, traťového zabezpečovacího zařízení musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19., ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, ve znění platném od 1.5.2013.

4.7.2.6. Elektrický ohřev výměn

4.7.2.6.1 Stanovené výhybky v obvodu žel. stanice Praha Smíchov budou vybaveny elektrickým ohřevem výhybek (EOV) systémem schváleným SŽDC, s.o. Napájení EOv bude navrženo z distribuční sítě SŽDC, odběr elektrické energie zařízení EOv bude pro účely odečtu spotřeby el. energie samostatně měřen. Způsob napájení vlastního systému EOv bude v souladu s čl. 79 předpisu SŽDC E2 (s účinností od 1.1.2011).

4.7.2.6.2 Ovládání EOv bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče v režimech „automatika“ a „ruční obsluha“ se zapojením do systému dálkového ovládání a diagnostiky za respektování podmínek komunikace podle dokumentu SŽDC TS 2/2008-ZSE.

4.7.2.7. Venkovní osvětlení

4.7.2.7.1 V žel. stanici Praha Smíchov bude v rozsahu úprav železničního spodku a svršku a rozsahu nových nástupišť navrženo nové venkovní osvětlení kolejí a nástupišť včetně bezbariérových přístupů na nástupiště. Návrh osvětlení venkovních železničních prostor bude podle požadavků nové normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, se sledováním požadavků směrnice SŽDC E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC. Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatickém/místním se zapojením do systému dálkového ovládání a diagnostiky za respektování podmínek komunikace podle dokumentu SŽDC TS 2/2008-ZSE. V rámci dokumentace budou zpracovány a přiloženy Protokoly o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽDC E11.

4.7.2.8. Dispečerská řídicí technika (DŘT)

4.7.2.8.1 Pro řízení nových silnoproudých technologických zařízení a zařízení PETZ v žel. stanici Praha Smíchov z pracoviště elektrodispečinku ED Praha bude navrženo v příslušném rozsahu nové zařízení DŘT, které bude plně kompatibilní se stávajícím systémem v uzlu Praha.

4.7.2.8.2 Bude navržena dálková diagnostika EOv a osvětlení, zapojená do systému dálkové diagnostiky technologických systémů v souladu s TS 2/2008-ZSE.

4.7.2.9. Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)

4.7.2.9.1 Bude prověřena v rámci provozní a dopravní technologie potřeba a rozsah el. předtápěcího zařízení vlakových souprav, napájených z trakčního vedení napětím 3 kV,DC. Pokud tato potřeba vznikne, stávající systém předtápěcích stojanů zjednodušeného napájení bude nahrazen novou rozvodnou 3 kV,DC s kovově krytým rozvaděčem, napojenou z trakčního vedení. Součástí rozvodny 3 kV bude měření jednotlivých vývodů EPZ podle podmínek stanovených SŽE.

4.7.2.9.2 Indikace a povel EPZ budou zapojeny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů v souladu s TS 2/2008-ZSE.

4.7.2.10. Ostatní

4.7.2.10.1 Ve vnitřních prostorách budov s umístěním nových technologických zařízení bude navržena nová elektroinstalace.

4.7.2.10.2 Veškeré navržené prvky a zařízení musí být schváleny pro použití na železniční síti SZDC odborem automatizace a elektrotechniky (O14) a musí být v souladu se směrnicí SZDC č. 34.

4.7.2.10.3 Pro zřízení nového odběrného místa resp. navýšení rezervovaného příkonu ve stávajícím odběrném místě bude v rámci dokumentace nutné prostřednictvím SZDC, SŽE Hradec Králové zajistit smluvní uspořádání dle zák. č.458/2000 Sb. s provozovatelem distribuční soustavy PREdistribuce, a.s. Zhotovitel dokumentace dodá k tomu SZDC, SŽE veškeré příslušné podklady.

4.7.2.10.4 Bude prověřena potřeba přeložek zařízení distribuční soustavy PREdistribuce, a.s. a jestliže bude potřeba zjištěna, návrhy přeložek budou na základě projednání s provozovatelem distribuční soustavy v rámci dokumentace zpracovány. Stejně tak bude postupováno v případě potřeby přeložek elektrických silnoproudých rozvodů a zařízení ostatních cizích správců.

4.8. Inženýrské objekty

4.8.1. Železniční svršek a spodek

4.8.1.1. Železniční stanice Praha-Smíchov prošla poslední rozsáhlou přestavbou v 50. letech 20. století. Sestává ze dvou obvodů: osobní nádraží, obsahující peronizované kolejiště pro osobní dopravu napojení na směry Praha hl. n., Praha-Radotín, Praha-Hlubočepy, a dále společné nádraží (vč. nákladového obvodu), jehož kolejiště bylo určeno přednostně pro nákladní dopravu a je napojeno do čtyř směrů Praha hl. n., Praha-Radotín, Praha-Hlubočepy a Praha-Žvahov. Podstatné části kolejiště jsou nevyužívané a Územní plán SÚ HMP stanoví budoucí využití areálu společného nádraží a nákladového obvodu pro městskou zástavbu.

4.8.1.2. Náplní stavby je rekonstrukce stanice, spočívající ve zrušení nákladového obvodu a soustředění veškerého provozu do současného osobního nádraží (vč. zapojení trati od Prahy-Žvahova do tohoto obvodu), uvolněné plochy budou předány k mimodrážnímu využití. Pro zvýšený provoz osobního nádraží budou rekonstruována stávající nástupiště 1 až 3 a doplněno nové ostrovní nástupiště 4.

4.8.1.3. Bude prověřena, resp. sledována možnost dočasného zachování společného nádraží, sloužícího pro obraty souprav dálkové dopravy, a jeho zapojení spojovacími kolejemi ve směrech Praha hl. n., resp. Praha-Jinonice. Stavební úpravy společného nádraží budou minimalizovány na nezbytné úpravy zhlaví a zapojení kolejí. Po projednání řešení s dotčenými osobami (zejména HMPM, IPR Prahy, MČ Praha 5, dopravci provozující drážní dopravu na daném kolejišti) může zadavatel od zachování společného nádraží ustoupit nebo jej potvrdit, podle toho bude PD dopracována. Výhledově sledované opuštění kolejiště společného nádraží by v případě dočasného zachování společného nádraží bylo řešeno teprve následně mimo zadávanou PD v souvislosti s následnou přípravou využití území v souladu s platným ÚP SÚ HMP.

4.8.1.4. Řešení musí umožnit budoucí úpravu na stav STŘED 2.1 podle podkladové ASP. Úsek od začátku stavby po ulici Nádražní (včetně) by ve výhledovém stavu byl zetříkolejněn a mezi ulicemi Hořejší nábreží a Nádražní umístěn na mostní estakádu, proto je třeba práce v tomto úseku navrhnout jen v nezbytném rozsahu. Ve vlastní železniční stanici je třeba neznemožnit budoucí snadné zapojení třetí koleje od Vyšehradu do 3. a 5. SK.

4.8.1.5. Bude navržena celková rekonstrukce železničního svršku a spodku s těmito podmínkami:

- železniční svršek bude tvaru S49, ve spojkách severního zhlaví s l=100 mm zvážit návrh výhybek tvaru UIC60 s PHS a návazně tvaru UIC60 v hlavních kolejích. Příčné pražce budou betonové s pružným upevněním, v kolejovém loži.
- konfigurace kolejiště bude vycházet z řešení STŘED 1.1 podkladové ASP, se snahou o optimalizaci návrhu. Bude zvážena účelnost všech čárkovane zakreslených kolejí ze situace 3.1b (jižní výtažné, kusých kolejí napojených do 5. SK, 4. SK a související spojky). Návrh severního zhlaví bude prověřen ve snaze o snížení hodnot nedostatku převýšení a jeho změn, ale při zachování rychlosti 60 km/h k nástupním hranám. Dále bude prověřena úprava zhlaví tak, aby byly eliminovány jízdy s vysokými hodnotami nedostatku převýšení v dopravně nejvýznamnějších směrech. Na jižním zhlaví musí být

možná rychlost do předjízdových kolejí od/do Prahy-Radotína rychlostí 100 km/h pro možnost střídání hran při jízdě vlaků ve sledu.

- c) konfigurace kolejiště musí umožnit úvratě nákladních vlaků s palivem pro letiště Praha, v této souvislosti bude prověřena délka kusé koleje na severním zhlaví a rozmístění cestových+odjezdových návěstidel na jižním zhlaví. Bude doloženo obsazení kolejí a dojednána počet nákladních kolejí ve vztahu k šířce nástupišť.
- d) návrh rekonstrukce železničního spodku musí zajistit odvodnění kolejiště vč. napojení na kanalizaci, dále sanaci pražcového podloží podle geotechnického průzkumu, jehož provedení v rozsahu dle SZDC S4 s četností sond á 200 m na délku dopravní koleje je rovněž součástí zakázky.

4.8.2. Nástupiště a přístupy na ně

- 4.8.2.1. Ve stanici jsou dvě ostrovní, jedno vnější a jedno jazykové nástupiště, výšky cca 0,5 m nad TK, přístupná dvojicí bariérových podchodů.
- 4.8.2.2. S ohledem na změněné provozní určení bude jazykové nástupiště 1A zrušeno, zbylá nástupiště rekonstruována a doplněna o nové ostrovní nástupiště č. 4. Nástupiště musí splňovat požadavky TSI PRM, ČSN 73 4959, Ž8 a dalších dokumentů.
- 4.8.2.3. Šířka stávajících nástupišť se předpokládá beze změn, tj. cca 10,8 m u ostrovních a proměnná min. 8 m u vnějšího nástupiště. Nové ostrovní nástupiště bude mít šířku vyplývající z jeho umístění v kolejišti, tj. 6,1/10,8 m. Délky nástupišť budou odvozeny z délky zastavujících souprav podle podkladů objednatelů a dopravců a podléhají potvrzení ze strany SZDC O26 a O12; u 1. a 2. SK pak budou činit 400 m.
- 4.8.2.4. Přístupy na nástupiště budou nadále navrženy dvojicí podchodů, které na východním konci směřují do přednádraží a do stanice metra. Podchody budou prodlouženy pod novým nástupištěm na západní okraj nového obvodu dráhy a tam připraveny k vyústění do nově urbanizovaného území, kde má být mj. přemístěné autobusové nádraží. V podchodech bude vyrovnána podlaha na úroveň přednádraží, což znamená zrušení podélného kabelového podchodu v druhém nástupišti. Z podchodů na nástupiště budou navrženy přístupy pomocí schodišť, výtahů a vzhledem k výškovému rozdílu a frekvenci také eskalátorů.

4.8.3. Mosty, propustky, zdi

- 4.8.3.1. U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ a prokázána v souladu se směrnici SZDC č. 16 přechodnost traťové třídy D4 UIC/přidružená traťová rychlost.
- 4.8.3.2. Nové mostní objekty a konstrukce musí splňovat ČSN EN 1991-2 na LM 71 se součinitelem $\alpha = 1,21$ pro 2. třídu trati. Při návrzích rekonstrukcí mostních objektů budou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.
- 4.8.3.3. Na mostních objektech bude proveden stavebně technický průzkum nezbytný pro stanovení zatížitelnosti a pro předpokládaný stavební počín (rekonstrukce, sanace,...) a bude zajištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys štěrkového lože). Rozsah průzkumu musí být předem konzultován s SMT. Na základě výsledků stavebně technického průzkumu, statického posouzení a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu nebo o jeho rekonstrukci.
- 4.8.3.4. U mostů, které budou sanovány, bude přednostně požadováno prostorové uspořádání dle ČSN 73 6201 včetně nutného obrysu kolejového lože.

4.8.4. Ostatní inženýrské objekty

- 4.8.4.1. Součástí stavby jsou veškeré vyvolané úpravy na dalších stavbách a objektech, zejména inženýrských sítí, pozemních komunikací, kabelovody, kolektory, protihlukové objekty a podobně.

4.9. Pozemní stavební objekty

- 4.9.1. PD přístřešků a zastřešení bude zpracována dle Směrnicí generálního ředitele č.11/2006 v platném znění dle části E2 v podrobnostech a rozsahu dle E1.4. Bude prověřena možnost a účelnost zachování stávajících železobetonových konstrukcí s náhradou dotčených úseků (oblast výstupů z podchodů) při zajištění průjezdného průřezu Z-GC a vyhovujícího stavebně technického stavu; v případě nemožnosti takového řešení bude navržena konstrukce soudobá, s délkou odvozenou z délky souprav a frekvence.
- 4.9.2. Pro umístění technologie a řízení provozu bude přednostně sledováno využití stávajících objektů SZDC nebo objektů, které mají být na SZDC převedeny v rámci projektu UMVŽST.

4.9.3. Část výpravní budovy v současné době zasahuje pod kolejiště (pod 3. a 5. SK). Taková část budovy je součástí stavby – bude prověřena účelnost jejího zachování s rekonstrukcí nebo zrušením, výsledné řešení vyplýne z projednání a rozhodne o něm zadavatel podle podkladů projektanta.

4.10. Životní prostředí

4.10.1.V rámci první fáze

4.10.1.1. V celé délce připravovaného záměru „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) - Praha Smíchov (včetně)“, rozděleného do tří etap (Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov, Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem, Rekonstrukce trati Praha hl. – Vyšehrad), bude proveden podrobný biologický průzkum v jarním a letním aspektu s důrazem na pěvce a bezobratlé.

4.10.1.2. Upozorňujeme, že záměr prochází nadregionálním biokoridorem v rámci ÚSES.

4.10.1.3. Pro jednotlivé etapy záměru bude požádáno o odůvodněné stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které bude ihned po obdržení předáno objednateli a na odd. ŽP SSZ. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.

4.10.2.V rámci druhé fáze

4.10.2.1. PD bude zpracována v co největší možné podrobnosti, aby byla plnohodnotným podkladem pro posouzení záměru z hlediska vlivu na životní prostředí. A rovněž, aby v dalších stupních nedocházelo k takovým změnám, které by mohly znamenat opětovný proces posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

4.10.2.2. Část B. 3 PD bude uspořádána následovně:

- a) **B.3.1. Souhrnná technická zpráva** – popis jednotlivých složek životního prostředí
- b) **B.3.2. Biologický průzkum** – v trase celé modernizace trati proběhne podrobný biologický průzkum (s jarním a letním /podzimním/ aspektem) s důrazem na výskyt pěvců, obojživelníků a bezobratlých s přihlédnutím k jejich migračním trasám, podle kterých bude zajištěna propustnost stavby při výkopových pracích dle lokálních potřeb. Zhotovitel v nezbytném rozsahu zajistí ochranu stanovišť výskytu volně žijících organismů dle § 5 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Na základě lokálních možností bude zajištěna propustnost stavby pro migrace volně žijících živočichů.
- c) **B.3.3. Dendrologický průzkum** - Kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem GŘ ze dne 27. 10. 2015, č.j.: S 23769/2015 – O15, především s částí II, 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 (rozhodnutí o povolení ke kácení, VKP, údržba). Součástí dendrologického průzkumu bude zajištění rozhodnutí o povolení ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění k územnímu rozhodnutí. Bude uvedeno, zda jsou dřeviny káceny v rámci významného krajinného prvku (zde podléhají povolovacímu procesu i podlimitní dřeviny). Přílohou kapitoly budou mapové zákresy zjištěné situace.
- d) **B.3.4. Posouzení vlivu na krajinný ráz**
- e) **B.3.5. Akustická studie, měření hluku a vibrací:**
 - **B.3.5.1. Technická zpráva**
 - **B.3.5.2. Měření hluku a vibrací** – protokoly
 - **B.3.5.3. Hlukové mapy** – denní/noční doba, s PHO a bez PHO, pro stávající a výhledový stav
 - Kapitola Hluk a vibrace bude zpracována v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Bude zpracována akustická studie. Součástí studie bude měření stávající hlukové zátěže, kterým bude kalibrován a následně ověřen výpočet. Měření bude v takovém rozsahu, aby co nejlépe charakterizovalo hlukovou zátěž v dané lokalitě. Bude použito synchronní měření. Měřící body budou odsouhlaseny objednatelem a budou součástí výpočtových bodů. Výsledná naměřená hodnota bude reprezentovat hladinu akustického tlaku zvuku dopadajícího na fasádu posuzovaného objektu, od které bude následně odečtena kombinovaná rozšířená nejistota měření. Ve studii budou definovány všechny použité vstupy, výpočtové body budou umístěny 2 m před fasádou chráněného objektu, pokud možno před okna objektu. U více podlažních objektů budou v rámci výpočtu zohledněna i vyšší patra. Součástí studie bude i prověření

staré hlukové zátěže ve vztahu k rozsahu dopravy a rekonstrukce železničního svršku. V podmínkách SŽDC se nově zavádí metodika na stanovení příslušných korekcí emisí hluku v závislosti na konstrukci železničního svršku. Pro jasně specifikované úseky s výměnou svršku (nutno ve studii přesně rozlišit) proto doporučujeme její použití. Metodika ve formátu PDF a její on-line aplikace je ke stažení zdarma po zaregistrování na stránkách <http://vlakly-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.
- f) **B.3.6. Odpadové hospodářství:** důraz bude kladen na průzkum kontaminace štěrkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace štěrkového lože. V případě vzniku vyzískaného materiálu bude rozsah opětovného využití stanoven kategorizátorem a odborným posudkem oprávněné osoby na posuzování nebezpečných vlastností a bude schválen zástupcem Objednatele. Kontaminace štěrkového lože a ostatních zemín z demolovaných objektů (včetně výkopových zemín) bude určena na základě předběžného průzkumu, včetně chemického složení (geotechnické sondy atp.). Další částí bude i mapa s vytipovanými možnými deponiemi a mezideponiemi pro materiál za stavby.
- Náklady v rámci odpadového hospodářství budou vyspecifikovány jako samostatná položka, která bude součástí rozpočtů jednotlivých PS a SO. Vždy bude uvedeno, zda jsou přebytkové zeminy z výkopů nebo demolice v objemech odhadnuty nebo je proveden výpočet. A dále budou uvedeny jednotkové ceny vztažené na 1 tunu (odpad i materiál).
- Pro recyklaci štěrkového lože, případně stavebních odpadů, bude s příslušným správním úřadem projednáno umístění recyklační základny, včetně podmínek pro její provoz (přístupové cesty, rozptylová studie, vodohospodářská ochranná opatření atp.)

g) **B.3.7. Zemědělská příloha**

h) **B.3.8. Lesní příloha**

- 4.10.2.3. V případě rekonstrukcí mostů a propustků bude upřednostňováno zachování stávajícího profilu (případně jeho zlepšení). U objektů s migrační funkcí bude plně respektována Metodika AOPK ČR (1995): „Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů“.
- 4.10.2.4. Dokladová část bude obsahovat kapitolu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části. Zde budou řazena následující vyjádření: k lokalitám NATURA 2000, vyjádření k EIA, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, výjimky, atp.
- 4.10.2.5. Na základě podrobně zpracovaných částí PD a biologického průzkumu, bude zpracováno oznámení dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění. V části dokumentace B, bodě 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry - budou vyhodnoceny kumulativní vlivy i okolních navazujících staveb (Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.) a Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem). Zpracované oznámení (před tiskem) zhotovitel zašle prostřednictvím elektronické pošty k připomínkám na odd. ŽP SSZ, minimálně 14 dní před plánovaným odevzdáním. Po zapracování připomínek bude proveden tisk oznámení a jeho předání v počtu o tři výtisky a 2 verze v elektronické podobě (CD) přesahujícím počet vyhotovení stanovený na základě dohody zhotovitele s příslušným úřadem k posouzení dle § 6 odst. (5) zákona č. 100/2001 Sb.
- 4.10.2.6. Součástí oznámení v rozsahu dokumentace bude i vyhodnocení projektu z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž odolnost projektu vůči klimatickým změnám dle přílohy I prováděcího nařízení Komise (EU) č. 215/2014

4.11. Geodetická dokumentace

- 4.11.1. Geodetická dokumentace bude vyhotovena a předána v souladu s přílohou č.1 Směrnice GR 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 :

- a) 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,
- b) 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/onas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni),

- c) 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).

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

4.11.3. Na řešené trati je platné ŽBP splňující TKP staveb státních drah. Mapové podklady budou poskytnuty prostřednictvím SŽG. Případné doplňující geodetické a mapové podklady si zajistí zhotovitel a budou dokresleny do jednoho výkresu poskytnuté SŽG dle předpisů uvedené v odst. s názvem „Geodetická dokumentace“ tohoto dokumentu a odsouhlaseny úředně oprávněným zeměměřickým inženýrem ze SŽG.

4.11.4. Mapové podklady a další jiná doplňující měření budou vyhotoveny v SW MicroStation v8i. SŽDC doporučuje jako nejvhodnější nástroj pro zpracování dat aplikaci MGEO-SŽDC (nadstavba pro v8i), která byla pro tvorbu mapových podkladů vyvinuta. Tuto aplikaci je možno na požádání u jeho vývojáře nejen zakoupit, ale i na časově omezenou dobu zapůjčit.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1. Podmínky odevzdání přípravné dokumentace

5.1.1. Přípravná dokumentace bude obsahovat odpovídající technické řešení stavby a stanoví celkové investiční náklady stavby. Dokumentace bude přehledně upravena, všechny části budou řádně očíslovány a popsány a opatřeny seznamem v nich uložené dokumentace.

5.1.2. Čistopis přípravné 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.

5.1.3. Pokyny pro odevzdání díla:

- Koncept přípravné dokumentace v rozsahu nutném pro projednání základního technického řešení stavby (koncept GPK, Rozhodující SO a PS stavby, provozní a dopravní technologie).

Počet vyhotovení: 3x v listinné podobě, soupravy 1 – 3 s označením „KONCEPT“

3x v digitální podobě ve formě uzavřené obecně přístupné („pdf“)

- Přípravná dokumentace a záměr projektu včetně ekonomického hodnocení k připomínkám a projednání v rámci SŽDC.

Počet vyhotovení: 3x v listinné podobě, soupravy 1 – 3 s označením „KONCEPT k projednání SŽDC“

15x v digitální podobě ve formě uzavřené obecně přístupné („pdf“)

Dále dle potřeby k projednání

- Přípravná Dokumentace k projednání s dotčenými orgány státní správy a samosprávy a fyzickými a právníky osobami dotčenými stavbou.

Počet vyhotovení: 3x v listinné podobě, soupravy 1 – 2 s označením „NÁVRH PD k projednání“

3x v digitální podobě ve formě uzavřené obecně přístupné („pdf“)

Dále dle potřeby k projednání

- Oznámení v rozsahu dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.

Počet vyhotovení (po připomínkách odd. ŽP): o tři výtisky a 2 verze v elektronické podobě (CD) přesahující počet vyhotovení stanovený na základě dohody zhotovitele s příslušným úřadem k posouzení dle § 6 odst. (5) zákona č. 100/2001 Sb.

Dále dle potřeby k projednání

- Záměr projektu vč. ekonomického hodnocení (čistopis) a čistopisu souhrnného rozpočtu ke schválení do Centrální komise MD.

Počet vyhotovení: 4x v listinné podobě, soupravy 1 – 4

5x v digitální podobě ve formě uzavřené obecně přístupné („pdf“)

- Kompletní přípravná dokumentace – dokumentace pro územní řízení po zapracování připomínek z projednání (včetně kompletní dokladové části) k okamžitému podání žádosti o ÚR (čistopis).

Počet vyhotovení: 6x v listinné podobě, soupřavy 1 – 6 vč. ověření autorizovaným inženýrem
(nákladovou část budou obsahovat pouze soupřavy č. 1 – 3)

V digitální podobě:

2x CD/DVD – struktura TreeInfo, kompletní otevřená a uzavřená forma, bez rozpočtů

11x CD/DVD – 1x otevřená a 10x uzavřená forma, bez rozpočtů

3x CD/DVD – rozpočet stavby (v otevřené a v uzavřené formě)

5.1.4. Dokladová část “H” – bude rozdělena:

- projednání dokumentace na poradách, záznamy a zápisy,
- projednání se správcí inženýrských sítí
- vyjádření dotčených orgánů a organizací
- vyjádření vlastníků dotčených nemovitostí
- stanoviska k dokumentaci z připomínkového řízení, jejich projednání včetně rozhodnutí o akceptování.

5.1.5. 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.

5.1.6. Dle potřeby a požadavků příslušných úřadů bude zhotoven počet výtisků a podkladů pro projednání a podklady pro jednotlivá územní řízení a dle potřeby pro projednání, budou objednateli průběžně poskytovány části digitální verze.

5.2. Ekonomické hodnocení a Záměr projektu

5.2.1. Ekonomické hodnocení efektivnosti není požadováno v tom případě, jestliže od schválení příslušné SP nedošlo k takovým změnám parametrů projektu (např. technickým, časovým – harmonogram či finančním), které by podstatně ovlivnily hodnocení ekonomické efektivnosti celého tahu/trati.

5.2.2. V opačném případě bude ekonomické hodnocení zpracováno podle „Metodiky hodnocení efektivnosti investic – železniční infrastruktura“ a „Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury“, publikovaných ve Věstníku dopravy číslo 11/2013 dne 22. 5. 2013.

5.2.3. Bude obsahovat vyčíslení nákladů a přínosů vč. vypracování CBA tabulek finanční a ekonomické analýzy, jejichž šablony jsou zveřejněné ve Věstníku dopravy č. 05/2014, Příloha 1 a 2.

5.2.4. Dokumenty jsou dostupné na http://www.mdc.cz/cs/Vestniky/Vestnik_dopravy.htm

5.2.5. Hodnocení ekonomické efektivnosti investice bude postupovat dle vyhlášky „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury“ prokázané metodou CBA.

5.2.6. Záměr projektu bude zpracován podle Směrnice MD ČR č. V-2/2012 v platném znění upravující postupy MD, investorských organizací a SFDI v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu.

5.2.7. Náklady stavby budou zpracovány podle „Směrnice GŘ SŽDC č. 20/2004 k členění nákladů stavby a SŽDC, s.o.“ ze dne 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, které budou součástí dokumentace. Budou rozděleny podle majetku Správa železniční dopravní cesty, státní organizace a ostatní.

5.2.8. Souhrnný rozpočet PD bude respektovat vývoj inflace podle pokynů objednatele v době dokončování PD.

5.2.9. V nákladech stavby musí dokumentace obsahovat náklady v A 1.2 IIČ ve výši dle směrnice GŘ SŽDC č. 20/2004 a též náklady na činnost koordinátora bezpečnosti v souladu s č. j. 39431/07-OI z 30. 11. 2007.

5.2.10. V souhrnném rozpočtu PD je nutné zohlednit budoucí náklady na poradenské firmy, náklady na zpracování zprávy o bezpečnosti ke kolaudaci stavby a publicitu (Billboard, slavnostní zahájení/ukončení, banner, pozvánka, tisková zpráva, inzerce, pamětní deska). Jednotlivé ceny za publicitu jsou stanoveny SŽDC s. o. a budou předány v aktuální formě na požádání v průběhu projednávání PD.

- 5.2.11. Dokumentace bude obsahovat propočty v digitální i tištěné podobě. Výkaz výměr bude vycházet z OTSKP (Oborový třídník stavebních konstrukcí a prací) a třídníku železničních prací. Náklady na vyzískaný materiál budou oceněny v souladu se Směrnicí GR SZDC 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.

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 interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2. Přípravná dokumentace a záměr projektu budou zpracovávány v souladu s podmínkami pro spolufinancování z Nástroje pro propojení Evropy.
- 6.1.3. Zadavatel umožňuje dodavateli 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>.

Aktualizované ZTP ze dne 20. 4. 2016 nahrazují předchozí ZTP ze dne 4. 2. 2016 v plném rozsahu.

Vypracoval: Ing. Petr Vaníček

V Praze dne 4. 2. 2016

Aktualizoval: Ing. Petr Vaníček

V Praze dne 20. 4. 2016

Schválil dne: 20. 4. 2016



Ing. Bohuslav Stečinský, MSc.
Náměstek ředitele pro techniku