

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU A PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE STAVBY

č.j. 11940/2016-SŽDC-SSZ-ÚT1-Ben

**„Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) –
Mělník (mimo)“**

Datum vydání: 13. 07. 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..... | 4 |
| 2.1. | ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ | 4 |
| 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..... | 11 |
| 4.8. | INŽENÝRSKÉ OBJEKTY..... | 13 |
| 4.9. | POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY | 15 |
| 4.10. | ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ | 15 |
| 4.11. | GEODETICKÁ DOKUMENTACE | 17 |
| 5. | SPECIFICKÉ POŽADAVKY | 18 |
| 5.1. | PODMÍNKY ODEVZDÁNÍ ZÁMĚRU PROJEKTU A PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE | 18 |
| 5.2. | EKONOMICKÉ HODNOCENÍ A ZÁMĚR PROJEKTU | 19 |
| 6. | SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY | 20 |

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu (dále též „ZP“) a Přípravné dokumentace (dále též „PD“) (dále společně jen Dokumentace) na stavbu „**Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo)**“ (dále jen Stavba) v souladu se zadávací dokumentací a návrhem technického řešení, které zajistí níže uvedené cíle. Tento úsek je jedním ze souboru staveb „Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“, na kterou byla v prosinci 2015 na CK MD schválena studie proveditelnosti (dále jen „podkladová SP“) s doporučením varianty **Střed 1**.
- 1.1.2. ZP bude zpracován dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění, včetně příloh. Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.
- 1.1.3. PD rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět veřejné zakázky v nezbytném rozsahu pro možnost zadání dalšího stupně dokumentace. Zhotovitel PD musí sledovat zpracování nejvhodnějšího technického a ekonomického řešení při respektování schválené varianty SP. Do PD bude zapracován závěr z procesu posouzení vlivů stavebního záměru na životní prostředí.
- 1.1.4. PD bude též sloužit jako dokumentace pro územní řízení, součástí zakázky je zajištění úplné dokladové části pro územní řízení, úprava paré dokumentace sloužících pro územní řízení do podoby odpovídající vyhl. č. 499/2006 Sb., příloha 1 v platném znění. Pokud bude pro realizaci stavby nutná změna některého územního plánu, je součástí zakázky rovněž podklad pro pořizovatele změny územního plánu pro tuto změnu.
- 1.1.5. Předmětem zakázky je dále projednání dokumentace s právníky a fyzickými osobami dotčených stavbou a dotčenými orgány státní správy a samosprávy v rozsahu nutném pro vydání potřebných stanovisek pro územní řízení včetně 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.
- 1.1.6. Zhotovitel zajistí jednání o závěrečném projednání připomínek a Objednatelem přijaté připomínky zapracuje do dokumentace. Bez souhlasu Objednatele není oprávněn měnit obsah a rozsah dokumentace. Při projednání zpracovávané dokumentace stavby bude postupovat v součinnosti s Objednatelem a dbát jeho pokynů.
- 1.1.7. Zhotovitel zajistí všechny průzkumy nezbytné pro zpracování PD.
- 1.1.8. Součástí předmětu zakázky je rovněž zpracování oznámení dle § 6 odst. 5) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Podrobněji dále v kapitole 4. 10.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Cílem projektu je provedení rekonstrukce tratě se zlepšením jejích kvalitativních parametrů, směřující k:
 - zajištění bezpečného a spolehlivého provozu,
 - odstraněním technicky nevyhovujícího stavu ŽDC,
 - odstraněním rušení protisměrných jízd z důvodu úrovněových přístupů na nástupiště ŽST Stará Boleslav, ŽST Dřívý, ŽST Všetaty, a to peronizací stanic,
 - zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí,
 - umožnění provozu nákladních vlaků délky 740 m (dosažením délky staničních kolejí nejméně 780 m).
 - splnění parametrů daných technickou legislativou,
 - umožnění následného nasazení ETCS (Podle Rozhodnutí Komise z 22.07.2009 92009/561/ES musí být trať vybavena ERTMS/ETCS do roku 2020, s možným tříletým odkladem),

- splnění podmínek TSI v subsystémech infrastruktura (TSI INF 2015, TSI PRM 2015), řízení a zabezpečení (TSI CCS) a energie (TSI ENE 2015), bezbariérový přístup na nástupiště (TSI PRM 2015),
 - parametrů dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 pro hlavní síť (Core Network) nákladní dopravy TEN-T.
- Snížení provozních nákladů infrastruktury zavedením dispečerského řízení trati a také snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy díky vyloučení nutnosti velkých oprav po dobu hodnocení projektu.
 - Snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů.

1.3. Místo stavby

1.3.1. Stávající železniční trať v úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo).

- Kraj: Středočeský
- Katastrální území: Lysá nad Labem, Sojovice, Otradovice, Stará Boleslav, Lhota u Dřís, Dřísy, Křenek, Ovčáry u Dřís, Všetaty, Chrást u Tišic, Přivory, Malý Újezd, Velký Borek, Mělník
- TUDU: 092102, 0921B1, 0921BA, 0921BB, 092104, 0921C1, 092106, 0901IA, 0901IB, 0901IC, 0901ID, 0901IE, 090116, 0901I1, 090118, 100102
- Začátek a konec stavby: od km 338,400 do cca km 371,000; přesné hodnoty staničení budou upřesněny podle rozpracování dokumentace

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

- 1.4.1. Řešený traťový úsek Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo) je součástí železniční tratě č. 072 Lysá nad Labem - Ústí nad Labem-Střekov, označené podle TTP je 503A. Délka modernizace tohoto traťového úseku je cca 32,6 km.
- 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 120 km/h. Zábrazdná vzdálenost 1000 m. Délky staničních kolejí se pohybují u ŽST Stará Boleslav od 466 m do 549 m, u ŽST Dřísy od 642 m do 723 m a u ŽST Všetaty od 235 m do 706 m a nevyhovují pro provoz vlaků délky až 740 m. Traťová třída zatížení D4 pro přidruženou traťovou rychlost. Průjezdny průřez je UIC-GC.
- 1.4.3. Traťový úsek je zařazen do sítě AGC a AGTC jako koridor E-61. Podle zák. 266/1994 Sb., § 3a je trať jako součást dráhy celostátní zařazena do evropského železničního systému. Traťový úsek je zařazen do sítě TEN-T a podle Nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 náleží do hlavní sítě (Core Network) nákladní dopravy a do globální sítě osobní dopravy. Dle sdělení MD ČR č. 111/2004 je součástí železničních drah, zařazených do Transevropské železniční sítě nákladní dopravy (TERFN). V mezinárodním měřítku je trať součástí nákladního koridoru RFC7, respektive koridoru TEN-T ORIENT/EAST-MED v relaci Bremerhaven/Hamburg/Rostock – Dresden – Kolín – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Sofia – Thessaloniki/Athína/Burgas/turecká hranice. Podle Prohlášení o dráze 2017 je úsek označen 44000 a zařazen dle TSI INF 2015 do kategorie P5 a F1. Navrhovaná řešení musí být v souladu se směnicí SZDC č. 16 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky. Trať je zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/24 do 1. třídy tratí z hlediska mostů.
- 1.4.4. Provozovatelem dráhy je SZDC, s. o., místním správcem Oblastní ředitelství Praha.

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. Studie proveditelnosti „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín“ (zpracovaná sdružením „SUDOP PRAHA a.s.“ (09/2015)), projednaná a schválena Ministerstvem dopravy na zasedání Centrální komise dne 8. 12. 2015 s doporučením varianty **Střed 1** (části, nezbytné pro zpracování díla). SP

bude k nahlédnutí pro uchazeče výběrového řízení. Zhotoviteli budou následně předány relevantní části SP.

- 2.1.2. Posuzovací protokol č. j.: 18 354/2015-SZDC-SSZ-ÚT1-Frk ze dne 27. 10. 2015
- 2.1.3. Schvalovací protokol č. j.: 54495/2015-SZDC-O26 ze dne 23. 12. 2015
- 2.1.4. Stanoviska a vyjádření dotčených složek, s kterými probíhalo jednání při zpracování SP – viz složka Dokladová část a Závěrečné projednání studie proveditelnosti, sestavené SZDC k 27. 10. 2015 (bude k nahlédnutí pro uchazeče výběrového řízení. Zhotoviteli budou následně relevantní stanoviska a vyjádření předány).
- 2.1.5. Zpracování energetických výpočtů pro trať Kolín – Všetaty – Děčín

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. Stavba bude koordinována s navazujícími stavbami, zejména:
 - Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem, na niž je zpracována PD a ZP.
 - Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní n. (mimo), pro níž bude zadána PD a ZP souběžně s předmětnou stavbou.
 - Technologická nadstavba trati Kolín – Nymburk – Mělník – Děčín východ
 - ETCS Kolín – Nymburk – Mělník – Děčín východ
- 3.1.2. Dále bude zajištěna koordinace s dalšími stavbami SZDC, s. o., ČD, a. s., cizích investorů na pozemcích SZDC, 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 drážními a mimodrážními organizacemi č.j. 12133/1998 ze dne 30.11.1998 v platném znění, 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 SZDC (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 stanovit celkové investiční náklady stavby. PD bude dále kromě jiného obsahovat dokladovou část, ve které budou soustředěna 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 GR SZDC – úsek pro provozuschopnost dráhy, pro řízení provozu a úsek pro modernizaci dráhy (jednotlivých odborů), SZDC SSZ a dalších dotčených složek SZDC, dále souhrnné stanovisko GR ČD. Práce Zhotovitele na dokladové části bude ukončena až po schválení přípravné dokumentace na GR SZDC.
- 4.1.4. Po zahájení prací na dokumentaci svolá Zhotovitel 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 Objednatelem. Z každého jednání Zhotovitel 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 kvalitační podmínky staveb státních drah, předpisy SZDC, normy TNŽ apod.
- 4.1.6. Zhotovitel 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 odchylné řešení z norem a výjimku předpisů. Bude-li v dokumentaci stavby mimořádně navrhováno technické řešení s využitím odchylného řešení z technických norem ČSN nebo odchylné od ustanovení TNŽ a výjimek z předpisů SZDC, zajistí tyto výjimky nebo souhlas s řešením odchylným Zhotovitel. Případně navrhované výjimečné nebo odchylné řešení bude předem projednáno na pracovní poradě za účasti Objednatele a všech dotčených složek SZDC s. o., 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. 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 elektrizaci tratě.
- 4.1.11. 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 zastavením 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.
- 4.1.12. Zhotovitel se zavazuje, že zapracuje případné změny a doplnění, které vyplynou z investorem akceptovaných připomínek, projednání či rozhodnutí orgánů, organizací, fyzických a právnických osob, v průběhu zpracování přípravné dokumentace a po jejím odevzdání.
- 4.1.13. Průběžně bude Zhotovitel dokumentace předávat Objednateli 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.
- 4.1.14. 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 Objednateli k odsouhlasení.
- 4.1.15. Zhotovitel PD zajistí, aby informace o žadateli, předmětu územního řízení a veřejném ústním jednání byla vyvěšena před konáním veřejného ústního projednání na místech určených příslušným stavebním úřadem. Vyvěšení informace o záměru vhodným způsobem zdokumentuje (např. fotodokumentací) a doloží stavebnímu úřadu.
- 4.1.16. Zhotovitel zajistí stavebně technický průzkum, který určí další postup při rekonstrukci mostních objektů, zdí a využití budov.
- 4.1.17. Předpokládá se, že realizace stavby bude spolufinancována z prostředků Evropské unie. Záměr projektu a přípravná dokumentace stavby musí být zpracován Zhotovitelem tak, aby Rozpočet projektu odpovídal pravidlům spolufinancování z programu OPD 2 (Operational Programme Transport).
- 4.1.18. PD stavby bude zpracována dle zadávací dokumentace. PD stavby bude zpracována v souladu se Směrnicí generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, v platném znění.
- 4.1.19. PD stavby bude respektovat obecně platné předpisy, zejména zákony č. 266/1994 Sb. O drahách, č. 183/2006 Sb. Stavební zákon a jejich prováděcí vyhlášky.
- 4.1.20. Navržené technické řešení v PD a ZP bude prioritně odpovídat schváleným územně plánovacím dokumentacím.

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

4.1.22. Geodetické a mapové podklady poskytne Objednatel, prostřednictvím Správy železniční geodézie Praha (SZG), vítěznému Zhotoviteli veřejné zakázky pro vyhotovení přípravné dokumentace a záměru projektu.

4.2. Všeobecné požadavky na nový stav

4.2.1. Traťový úsek ve variantě **STŘED 1** prostorově respektuje stávající koridor kolejí, tzn. trať Lysá nad Labem – Mělník zůstává dvoukolejná. Poloha kolejí zůstane na současném drážním pozemku. **Mezistaniční úseky** jsou až na oblouk před ŽST Všetaty v příznivých směrových a sklonových poměrech. Tento oblouk o poloměru 400 m bude navržen na rychlost 90 km/h. Bude provedena kompletní rekonstrukce všech komponentů ŽDC včetně zastávek nejméně se zachováním traťové rychlosti a s vybudováním nové odb. Vavřinec. **ŽST Stará Boleslav** se předběžně předpokládá jako 2-kolejná stanice s jedním zhlavím. **ŽST Drásky** bude provedena jako 4-kolejná stanice se sudou předjízdou kolejí č.0 na rychlost 80 km/h a s prodloužením užitečných délek ve všech kolejích na nejméně 780m. **ŽST Všetaty** bude provedena kompletní přestavba stanice s rekonstrukcí jak děčínské, tak neratovické části kolejí. Děčínská část bude navržena na rychlost 80 km/h bez předjízdny koleje. V prostoru mělnického zhlaví bude zvýšena rychlost v koleji směr Byšice na 80 km/h. Ze stávajícího přejezdu zůstane zachován pouze přístup k ploše před VB. Vlastní přejezd bude přemístěn do km 361,220. V souvislosti s posunem přejezdu bude nutno realizovat úpravy přílehlých komunikací.

4.3. Dopravní technologie

4.3.1. Provozní a dopravní technologie bude zpracována dle Směrnice GR č. 11/2006.

4.3.2. Ze schválené studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín (varianta Střed 1) bude převzat rozsah dopravy a výhledový GVD a tento bude odsouhlasen SZDC O26. Budou dopočteny jízdní doby a provozní intervaly a ověřena realizovatelnost výhledového GVD (případně navržena opatření k jeho realizovatelnosti nebo jeho úprava). Budou uvedeny parametry typových vlaků.

4.3.3. Bude uvedeno schéma celého řešeného úseku s vyznačením kilometrických poloh hlavních návěstidel. Budou vypočteny ukazatele propustnosti. Bude uveden přehled frekvencí cestujících ve stanicích a zastávkách v řešeném úseku a přehled naložených a vyložených vozů za poslední tři roky ve stanicích v řešeném úseku.

4.3.4. Pro ŽST Všetaty bude popsána technologie práce stanice s důrazem na technologii úvratujících nákladních vlaků v úvahu připadajících směrech. Bude výpočtem doložen potřebný počet staničních kolejí a zpracován plán výhledového obsazení staničních kolejí.

4.3.5. ŽST Stará Boleslav je dle předpisu SZDC D33 Vojenské přepravy, přílohy 1 zařazena mezi tzv. zájmové železniční stanice. Požadavky vyplývající ze zajištění zájmů obrany státu stanoví GR SZDC odbor 30.

4.3.6. Všechny spojky a nové odbočky budou důsledně zdůvodněny – viz čl. 5.8.3 ČSN 73 6310.

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. Před navrženým zahájením hlavních stavebních prací (vč. prací na novém TV) bude navržena realizace odb. Vavřinec a v mezistaničním úseku Lysá nad Labem – Stará Boleslav bude prověřena účelnost a případně navržena provizorní odb. Pařeziny. Dále je třeba minimalizovat počet a délku výluk traťových kolejí směr Neratovice a Byšice.

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 denních nebo nočních výluk zastavujících provoz)
- vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky / návěstidlem / 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

Popis stávajícího stavu:

ŽST Lysá nad Labem je vybavena hybridním staničním zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu ETB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1996.

Mezistaniční úsek Lysá nad Labem – Stará Boleslav je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu automatický blok AB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1958.

ŽST Stará Boleslav je vybavena elektronickým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu ESA 11. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1997.

Mezistaniční úsek Stará Boleslav – Dřísy je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu poloautomatický blok POAB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1958.

ŽST Dřísy je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu AŽD 88. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1991.

Mezistaniční úsek Dřísy – Všetaty je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu automatický blok AB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1958.

ŽST Všetaty je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu AŽD 71. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1992.

Mezistaniční úsek Všetaty – Mělník je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu automatický blok AB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1958.

Požadavky na nový stav:

- 4.5.1. Nutno splnit podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.
- 4.5.2. Pro výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS nutno respektovat a využít výsledky realizace pilotního a komerčního projektu zejména v rozsahu:
 - zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
 - zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných zařízení ve stavědlových ústřednách SZZ,
 - zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech.
- 4.5.3. Vlastní výstavba systému ETCS bude řešena samostatnou stavbou „ETCS Kolín – Nymburk – Mělník – Děčín východ“.
- 4.5.4. Dálkové ovládání z CDP Praha bude pro celý úsek trati Kolín – Všetaty – Děčín řešeno samostatnou stavbou „Technologická nadstavba trati Kolín – Nymburk – Mělník – Děčín východ“
- 4.5.5. V ŽST Lysá nad Labem bude zřízeno (nebo upraveno a doplněno) pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) ve smyslu Pokynu GŘ 9/2013.
- 4.5.6. V ŽST Stará Boleslav bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo se samostatnou řídicí částí v ŽST Lysá nad Labem. Komunikace v rámci traťového stavědla bude navržena se zálohováním na úrovni přenosových cest.
- 4.5.7. V ŽST Všetaty bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo.
- 4.5.8. V ŽST Dřísy a na Odb. Vavříneč bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s řídicí částí v ŽST Všetaty.

- 4.5.9. Všechna výše uvedená SZZ budou dálkově ovládána z PPV Lysá nad Labem a připravena pro výhledové dálkové ovládání z CDP Praha.
- 4.5.10. S ohledem na nová SZZ je nutno řešit nově ukolejnění včetně nového návrhu KSÚ a TP. Při řešení uzemnění nutno respektovat „Stanovisko k ukládání zemnicího pásu do kabelové rýhy“ č.j. 3975/2015-O14 z 27.1.2015.
- 4.5.11. K umístění technologických zařízení SZZ využít přednostně stávající budovy a prostory.
- 4.5.12. Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ včetně jeho kolejových obvodů.
- 4.5.13. 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.
- 4.5.14. Pro správnou činnost kolejových obvodů nutno zajistit předepsané hodnoty svodové admitance.
- 4.5.15. V části kolejiště, která nevyžaduje použít 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.
- 4.5.16. 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.
- 4.5.17. V mezistaničních úsecích Lysá nad Labem – Stará Boleslav – Dřísy – Všetaty – Odb. Vavřinec – Mělník budou navržena nová TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronický automatický blok.
- 4.5.18. V ŽST Lysá nad Labem a Mělník budou navrženy variantní řešení úvazky nových TZZ do nových nebo stávajících provozovaných SSZ.
- 4.5.19. V mezistaničním úseku Všetaty – Byšice bude navrženo nové TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo. V mezistaničním úseku Všetaty – Neratovice bude ponecháno (případně upraveno) stávající TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo a navázáno do nového SZZ v ŽST Všetaty.
- 4.5.20. V řešených mezistaničních úsecích se předpokládá výstavba nových přejezdových zabezpečovacích zařízení. Nová PZS budou 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2. Nutno uvažovat se souvisejícími stavebními úpravami přejezdu. Pro všechny uvedené přejezdy bude nutné v rámci PD zajistit od DÚ Rozhodnutí o změně zabezpečení.
- 4.5.21. Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení TZZ.
- 4.5.22. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.
- 4.5.23. 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 vlaků, atd.
- 4.5.24. Traťový úsek bude vybaven automatickým stavěním vlakových cest.
- 4.5.25. Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.
- 4.5.26. Kabelizace bude navržena podle zásad pro tratě se střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz.

4.6. Sdělovací zařízení

Popis stávajícího stavu:

- 4.6.1. Ve většině případů původní zařízení z 60. let minulého století. V úseku Lysá nad Labem – Mělník je položen stávající metalický dálkový kabel DK 1 a traťový kabel TTK 8 z roku 1975. Dále je zde položen optický kabel ČD-T. V řešeném úseku je k dispozici digitální rádiový systém GSM-R.

Požadavky na nový stav:

- 4.6.2. Sdělovací zařízení bude navrženo v souladu s částí 5 Sdělovací zařízení směrnice generálního ředitele č.16/2015.

- 4.6.3. V celém úseku Lysá nad Labem – Mělník budou navrženy dvě HDPE trubky \varnothing 40/33 mm (modrá provozní a černá rezervní), optický kabel o kapacitě 72 vláken a traťový kabel 15XN0,8 v provedení TCEPKPFLEZE, v úseku Všetaty – Byšice budou navržena dvě HDPE trubky \varnothing 40/33 mm, optický kabel 48 vláken a traťový kabel 10XN0,8 v provedení TCEPKPFLEZE. Konstrukce optického kabelu a vyvedení optických vláken bude navrženo v souladu s pokynem SZDC s.o. „Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SZDC“ č.j. 22942/2015-SZDC-O14 ze dne 29.5.2015. Navržené HDPE trubky a traťový kabel budou koordinovány se stavbou „Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem,“. Minimálně 6 vláken optického kabelu bude vyváděno ve všech objektech trakčních napájecích stanic obousměrně, dále bude minimálně 6 vláken optického kabelu vyvedeno na přejezdech.
- 4.6.4. Navržena bude místní kabelizace k vjezdovým návěstidlům a ostatním prvkům umístěným v kolejišti. Místní kabely budou navrženy v provedení TCEPKPFLEZE.
- 4.6.5. V železničních stanicích Stará Boleslav, Dřísy, Všetaty a na zastávkách bude navrženo nové 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.
- 4.6.6. V železničních stanicích Stará Boleslav, Dřísy, Všetaty a případně na zastávkách (v závislosti na počtu cestujících) bude navrženo vizuální informační zařízení. Vizuální informační zařízení bude v provedení LCD s LED podsvícením. Navržené vizuální obrazové zařízení musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE. Informační systémy musí splňovat TSI PRM.
- 4.6.7. Pro sledování hran nástupiště, podchodů a případně výtahů bude navržen kamerový systém. Pro kamerové systémy musí být splněny technické požadavky dle č.j. 7058/2015-O14 ze dne 13.2.2015. Navržený kamerový systém musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.
- 4.6.8. Pro připojení jednotlivých rozvaděčů EOv, trafostanic 22/0,4 kV (budou-li součástí stavby) a osvětlení bude navržena HDPE trubka \varnothing 40/33 mm (barvy červené) a optický kabel.
- 4.6.9. Stávající zapojovače s konektivitou GSM-R v železničních stanicích Stará Boleslav a Všetaty budou příp. upraveny pro začlenění nových okruhů. Stávající terminál GSM-R v železniční stanici Dřísy bude rozšířen o funkci zapojovače.
- 4.6.10. Stávající přenosový systém SDH bude zachován a případně doplněn. Veškerý telekomunikační provoz musí být převeden ze stávajících dálkových metalických kabelů na přenosový systém a optické kabely tak, aby stávající dálkové metalické kabely bylo možné opustit. Zohledněna bude stavba „Kontrolně-analytické centrum řízení provozu“.
- 4.6.11. Budou navrženy nové sdělovací rozvody a hodinová zařízení, hlavní hodiny budou řízeny signálem DCF.
- 4.6.12. Bude navržena ochrana a případně přeložka stávajících inženýrských sítí.
- 4.6.13. Technologické objekty, případně výpravní budovy v rámci dané stavby budou chráněny elektronickou zabezpečovací signalizací EZS. Navržený systém EZS musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.
- 4.6.14. 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). Doporučuje se stavební oddělení zdrojových částí stavebního ústředí.
- 4.6.15. Navržen bude systém dálkové diagnostiky technologických systémů v souladu s TS 2/2008-ZSE. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 – ZSE bude připojena přímo do stávajícího integračního serveru na CDP Praha.
- 4.6.16. Součástí PD bude demontáž a zpětná montáž traťové části diagnostiky závad jedoucích železničních vozidel, která je umístěna v 1. TK v km 370,250 a v 2. TK v km 352,320.
- 4.6.17. Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).
- 4.6.18. Všechna navržená zařízení musí být připravena pro výhledové dálkové ovládání z CDP Praha.
- 4.6.19. Budou-li ve stavbě použity výtahy, musí být jejich řídicí část připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 – ZSE a jejich komunikační část připojena do železniční služební telefonní sítě.

4.7. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Popis stávajícího stavu:

- 4.7.1. Elektrické silnoproudé rozvody, TS, osvětlení stanic a zastávek vykazují velice různorodý stav. Mnohá zařízení, především v zastávkách jsou původní z dob elektrizace. Někde došlo v souvislosti s opravami zabezpečovacího zařízení nebo TV i k opravě elektrozařízení. Elektrizace trati stejnosměrnou trakční soustavou 3kV, DC byla uvedena do provozu v roce 1958 v úseku Kolín - Ústí nad Labem a v roce 1963 ve zbývajícím úseku Ústí nad Labem - Děčín. V provozu je na mnoha místech stále původní zařízení, k výměnám docházelo pouze v omezeném rozsahu především ve stanicích, nebo jako odstranění škod po povodních. Celkem se v trati nachází 6 trakčních měničů (TM). Po rekonstrukci provedené v rámci modernizace 1. TŽK jsou TM Libochovany a TM Těchlovice. Rekonstrukce TM Nymburk je v současné době před dokončením v rámci samostatné stavby „Zvýšení trakčního výkonu TNS Nymburk, SpS Poříčany“. V ostatních případech (Stará Boleslav, Mělník, Hoštka) pracují TM od svého vzniku v režimu běžné údržby. V těchto případech je technický stav napájecího zařízení nevyhovující.

Požadavky na nový stav:

- 4.7.2. V celkovém návrhu nutno splnit podmínky části 3 - Elektrická trakce, elektroenergetika, silnoproud a dispečerská řídicí technika Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.

4.7.3. Trakční vedení, ukolejnění

- 4.7.3.1. Základní požadavky na dimenzování trakčního vedení a energetického napájení a to jak pro použití stávající trakční proudové soustavy 3 kV, DC, tak pro možnou elektrizaci trati jednofázovou trakční proudovou soustavou 25 kV, AC, jsou obsaženy v samostatné dokumentaci „Zpracování energetických výpočtů pro trať Kolín – Všetaty – Děčín“. Tato dokumentace bude sloužit jako podklad pro zpracování dokumentací souboru staveb, připravovaných dle studie „Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“, tedy i pro tento předmětný traťový úsek.
- 4.7.3.2. Návrh trakčního vedení musí být v souladu s ustanoveními norem ČSN EN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 367 ed.2, ČSN EN 50 122-1 ed.2. Při návrhu trakčního vedení musí být splněny požadavky vyplývající z TSI ENE.
- 4.7.3.3. Návrh trakčního vedení bude pro tuto stavbu sledovat sestavu „J“ pro stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC s tím, že veškeré provedení izolace bude navrženo v izolační hladině zohledňující výhledovou střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV, AC (izolátory pro napětí 25 kV, atd.) mimo svodiče přepětí a úsekové děliče, které budou navrženy pro trakční soustavu 3 kV DC. Úsekové odpojovače budou navrženy s izolátory pro trakční soustavu 25 kV AC a s kontakty vyhovujícími s hlediska proudového zatížení pro soustavu 3 kV DC. Dále budou prověřeny stávající izolační vzdušné vzdálenosti u jednotlivých umělých staveb (mosty, nadjezdy, lávky atd.) a v případě potřeby budou navrženy takové úpravy, které zajistí, aby vzdušné vzdálenosti vyhovovaly požadavkům pro střídavou trakční soustavu 25 kV AC. Dimenzování trakčního vedení bude vycházet ze závěrů a doporučení související dokumentace „Zpracování energetických výpočtů pro trať Kolín – Všetaty – Děčín“.
- 4.7.3.4. Dle rozsahu návrhu úprav trakčního vedení bude proveden návrh příslušných úprav DOÚO. V rámci potřebných nových kabelových rozvodů budou rozšířeny, popř. nově instalovány ovládací pulty DOÚO. Ovládací pulty budou připojeny do zařízení dispečerské řídicí techniky (DŘT). Venkovní kabelové rozvody DOÚO budou ukládány v zemi.
- 4.7.3.5. V návaznosti na navržený rozsah železničního spodku a svršku, 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.
- 4.7.3.6. Z důvodu zamezení negativního ovlivňování úložných zařízení a konstrukcí stejnosměrnými bludnými proudy je nutno v rámci dokumentace provést korozní průzkum dle kapitoly 25, části 25A TKP v platném znění, ve smyslu čl. 3.1.1., odst. 4 kapitoly 3. Směrnice generálního ředitele SZDC s.o. č.16/2005, v rozsahu potřebném pro zpracování přípravné dokumentace.

4.7.4. Silnoproudé napájení

- 4.7.4.1. S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení v jednotlivých žel. stanicích, zastávkách a dopravních bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů nn a rozvodných skříní. Pro nové řešení bude proveden návrh rekonstrukce již nevyhovujících přípojek nn, (vn) pro napájení žel. stanic, zastávek, odboček a dalších distribučních odběrných míst v trati. Současně bude provedeno napojení

nových a rekonstruovaných zařízení osvětlení, EOv a dalších nových odběrů. Nové rozvody budou provedeny kabely uloženými v zemi, kabelové skříně a rozvaděče budou v provedení, které je v souladu s předpisy SZDC.

4.7.4.2. V souvislosti s návrhem nového staničního a traťového zabezpečovacího zařízení bude v traťovém úseku stávající kabelový rozvod 6 kV, 50Hz nahrazen rozvodem novým včetně přilehlých příslušných traťových trafostanic 6/0,4 kV (TTS). V rámci zpracování přípravné dokumentace stavby je nutné posoudit rozvod 6 kV z hlediska úbytků napětí a výkonové schopnosti napájet staniční, traťové i přejezdové zabezpečovací zařízení, případně další požadovanou technologii, která je v současnosti z tohoto rozvodu napájena. Požadujeme, aby byla zpracována provozně – ekonomická analýza porovnávající napájení z rozvodu 6 kV a rozvodu 22 kV zavěšeného na trakčních podpěrách, ve které budou zohledněny i náklady na vybudování a provoz obou systémů. V případě rozvodu 22 kV se předpokládá, že z tohoto rozvodu budou kromě zabezpečovacího zařízení napájeny i odběry v ŽST, EOv a osvětlení.

4.7.5. Napájení zabezpečovacího zařízení

4.7.5.1. 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 SZDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.

4.7.6. Elektrický ohřev výhybek

4.7.6.1. Stanovené výhybky v žst. Stará Boleslav, žst. Dřísy, žst. Všetaty, v odb. Vavřinec se vybaví elektrickým ohřevem výhybek (EOV) systémem schváleným SZDC, s.o. Napájení EOv bude navrženo z lokální distribuční sítě SZDC (LDSŽ), případně z distribuční sítě ČEZ Distribuce, a.s., odběr elektrické energie zařízení EOv bude pro účely odečtu spotřeby el. energie samostatně měřen. Způsob napájení vlastního systému EOv bude v souladu se stanoviskem O14 č.j. 11545/2016-SZDC-O14. Pro potřebu zvýšeného elektrického příkonu pro EOv se v návrhu zajistí úpravy v hlavních napájecích rozvodech nn, které v případě nutnosti zahrnou i úpravy v připojení na distribuční síť nn popřípadě vn.

4.7.6.2. 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 SZDC TS 2/2008-ZSE. Ovládání EOv bude pomocí systému společného s osvětlením, systém umožní dálkový dohled a dálkové i místní ovládání.

4.7.7. Venkovní osvětlení

4.7.7.1. V železničních stanicích Stará Boleslav, Dřísy, Všetaty, na zastávkách a nové odbočce Vavřinec bude proveden návrh nového venkovního osvětlení nástupišť a přístupových komunikací pro cestující, ve všech dopravních dále osvětlení nakládkových ploch a osvětlení kolejiště s důrazem na osvětlení pracovních ploch. 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 SZDC E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SZDC.

4.7.7.2. Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatickém/místním se zapojením do systému dálkového ovládání a diagnostiky za respektování podmínek komunikace podle dokumentu SZDC TS 2/2008-ZSE. Ovládání osvětlení bude pomocí systému společného s EOv, systém umožní dálkový dohled a dálkové i místní ovládání.

4.7.7.3. V rámci dokumentace budou zpracovány a přiloženy Protokoly o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SZDC E11.

4.7.8. Dispečerská řídicí technika

4.7.8.1. Pro řízení nových technologických zařízení a PETZ v traťovém úseku z pracoviště elektrodispečinku ED Praha bude navrženo v příslušném rozsahu nové zařízení DŘT, které bude kompatibilní se stávajícím systémem v navazujících traťových úsecích.

4.7.8.2. Bude navržena dálková diagnostika EOv a osvětlení, zapojená do systému dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS) v souladu s TS 2/2008-ZSE, systém DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.

4.7.9. Ostatní

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

- 4.7.9.2. Bude prověřena potřeba případných přeložek zařízení distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a.s. a jestliže potřeba bude zjištěna, návrhy přeložek budou na základě projednání s provozovatelem distribuční soustavy v rámci dokumentace zpracovány.

4.8. Inženýrské objekty

4.8.1. Železniční svršek a spodek

Popis stávajícího stavu:

- 4.8.2. Svršek je převážně z let 1979 - 1989, betonové pražce SB8, kolejnice R65 (65kg/m'), výhybky R65 na dřevěných pražcích. V úseku jsou opakovaně zaváděna omezení traťové rychlosti z důvodu stavu železničního svršku. Zemní těleso je dvoukolejné, převážně v úrovni terénu s malou výškou náspů a zářezů, odvodnění vesměs neexistuje, projevuje se nedostatečná únosnost pražcového podloží.

Požadavky na nový stav:

- 4.8.3. Bude navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku v celém rozsahu stavby. Tento rozsah prací bude prověřen tak, aby byla splněna podmínka JASPERS k podkladové SP pečlivě zhodnotit nezbytnost rekonstrukce infrastruktury mezistaničních úseků (žel. svršek, žel. spodek). Železniční svršek v traťových, hlavních staničních a předjízdových kolejích bude navržen tvaru UIC60 na pražcích s upevněním W14, výhybky UIC 60 na betonových pražcích; v manipulační koleji regenerovaný materiál tvaru S49, bezстыková kolej v plném rozsahu návrhu. Směrové řešení bude navrženo na rychlost v hlavních kolejích 120 km/h s prověřením možnosti a účelnosti dosažení vyšší rychlosti na stávajícím drážním tělese; dopočteny budou rychlosti V, V130, V150. Výhybky budou podle možnosti navrhovány přednostně jednoduché v základním tvaru. Směrová řešení ŽST Stará Boleslav, Dřísy, Všetaty a nové odb. Vavřinec vyjdou z návrhu v podkladové SP s možnými úpravami, zejména pro zajištění viditelnosti návěstidel, umožnění obsluhy VN VK v ŽST Stará Boleslav (dle stanoviska SZDC O12 z 4/2015) a dosažení délky kolejí min. 780 (optimálně 800) m, návrhy budou upřesněny dle prověření dopravní technologií a zapracováním technických podmínek.
- 4.8.4. Rekonstrukce železničního spodku zahrne zajištění odvodnění koleje a zajištění parametrů pražcového podloží dle předpisu SZDC S4. Odvodnění bude přednostně navrhováno otevřené, vyústěné do vodotečí, do retenčních prostor, popř. do vsakovacích objektů. Pro návrh železničního spodku bude zpracován podrobný průzkum pražcového podloží dle SZDC S4, četnost sond min. 1 na 100 m trati (1 na 200 m staniční koleje) vč. statické zatěžovací zkoušky. Návrh vsakovacích objektů musí být ověřen průzkumem.
- 4.8.5. Bude navrženo takové řešení, aby množství výkopů bylo minimalizováno příp. využito v rámci stavby.

4.8.6. Nástupiště

Popis stávajícího stavu:

- 4.8.7. V ŽST Stará Boleslav, Dřísy a Všetaty jsou k dispozici jen úrovňová nástupiště, na zastávkách nízká vnější nástupiště.

Požadavky na nový stav:

- 4.8.8. V ŽST Stará Boleslav bude navrženo nové vnější a nové jednostranné ostrovní nástupiště, propojená novým podchodem, přístup z něj na nástupiště bude navržen schodišti, šikmými chodníky nebo výtahy při zohlednění pohybu a frekvence cestujících i nákladů na údržbu. V ŽST Dřísy bude navrženo nové vnější a ostrovní nástupiště, propojená novým podchodem, přístup z něj na nástupiště bude navržen schodišti, šikmými chodníky nebo výtahy při zohlednění pohybu a frekvence cestujících i nákladů na údržbu. V ŽST Všetaty budou navržena tři nová vnější a jedno ostrovní nástupiště, propojená novým podchodem, přístup z něj na nástupiště bude navržen schodišti, šikmými chodníky nebo výtahy při zohlednění pohybu a frekvence cestujících i nákladů na údržbu. Konstrukce nástupišť ve zmíněných ŽST bude projednána na výrobních poradách. Na zastávkách budou navržena nová vnější nástupiště z konzolových desek. Všechna nástupiště budou navržena dle ČSN 734959, TSI PRM a vzor. listu Ž8, s výškou 550 mm nad TK, délky dle projednání s Objednateli a dopravci, délku potvrdí SZDC O26 a O12. Nástupiště na zastávkách budou přednostně přemístěna za přilehlý přejezd, aby se zkrátila doba jejich uzavření. V případě použití výtahů jsou předpokládány minimální rozměry výtahové kabiny 1100 x 2100 mm.

4.8.9. Železniční přejezdy

Popis stávajícího stavu:

4.8.10. V úseku je 23 železničních přejezdů:

- P2773 km 338,592 na silnici III/3315,
- P2774 km 340,441 na účelové komunikaci,
- P2775 km 340,940 na účelové komunikaci (polní cestě),
- P2776 km 343,109 na účelové komunikaci,
- P2777 km 344,440 na silnici III/3312,
- P2778 km 345,017 na účelové komunikaci (lesní cestě),
- P2779 km 347,245 na silnici II/610,
- P2780 km 352,372 na silnici III/24417,
- P2781 km 352,959 na účelové komunikaci,
- P2782 km 353,732 na silnici III/10158,
- P2783 km 355,839 na silnici III/24420,
- P2784 km 358,150 na silnici II/244,
- P2785 km 360,151 na účelové komunikaci,
- P2724 km 361,191 na silnici III/24421,
- P2675 km 39,935 na silnici III/24421,
- P2928 km 362,314 na silnici III/24423,
- P2929 km 362,760 na účelové komunikaci (polní cestě),
- P2930 km 363,302 na účelové komunikaci (polní cestě),
- P2931 km 366,262 na účelové komunikaci (polní cestě),
- P2932 km 368,479 na místní komunikaci,
- P2933 km 369,804 na silnici III/2732,
- P2934 km 370,717 na místní komunikaci,

Požadavky na nový stav:

4.8.11. Pro všechny přejezdy bude prověřena možnost jejich zrušení a náhrady souběžnou komunikací k jinému přejezdu, popř. cestním/silničním nadjezdem z hlediska územního, investičního a dopadu do výsledků CBA; v případě pozitivního dopadu na CBA a územní průchodnosti budou takové náhrady sledovány. Všechny prověřované možnosti dle zadání budou doloženy (výkresově, textově) v dokladové části, a to včetně negativních vyjádření dotčených orgánů, správců, vlastníků apod. Bude též stanovena doba uzavření přejezdů ve špičkové hodině. Ponechané přejezdy budou rekonstruovány tak, aby vyhověly ČSN 73 6380 v platném znění.

4.8.12. Mosty, propustky, zdi

4.8.13. U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů a prokázána v souladu se směrnicí SZDC č. 16 přechodnost traťové třídy D4 UIC/přidružená traťová rychlost (max. 120 km/hod) a D2/maximální traťová rychlost.

4.8.14. Nové mostní objekty a konstrukce musí splňovat ČSN EN 1991-2 na LM 71 se součinitelem $\alpha = 1,21$ a SW/2 pro 1. třídu trati. Při návrzích rekonstrukcí mostních objektů budou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

4.8.15. 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.

4.8.16. Nové mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem.

4.8.17. U mostů, které budou sanovány, bude přednostně požadováno prostorové uspořádání dle ČSN 73 6201 včetně nutného obrysu kolejového lože.

4.8.18. Nové podchody jsou preferovány monolitické, pokud možno bez dilatačních spár, s rovným dnem, budované pod mostním provizóriem. Odvodnění bude dle možností navrženo gravitační.

4.8.19. Ostatní inženýrské objekty

4.8.20. Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty, nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihlukové stěny podle hlukové studie a podobně.

4.9. Pozemní stavební objekty

Popis stávajícího stavu:

4.9.1. V ŽST Stará Boleslav, Drísy a Všetaty se nachází výpravní budovy, na zastávkách jsou přístřešky různého stavu a provedení.

Požadavky na nový stav:

4.9.2. Součástí stavby jsou též stavební objekty pro umístění technologie. Ve všech ŽST budou variantně navržena umístění technologií a místností pro řízení provozu do současných výpravních budov s jejich adaptací, přičemž se požaduje zabezpečení prostor jak proti nepovolenému vniknutí, tak proti znehodnocení havárií médií (technologie nesmí být pod místnostmi s rozvody kapalných médií). K tomu zpracuje Zhotovitel stavebně technický průzkum, pasport objektu a jeho využití. Druhou variantou bude novostavba provozně technologického objektu. Výsledné řešení stanoví Objednatel na podkladě investičního i provozního zhodnocení. Na odb. Vavřinec bude postaven nový technologický bezobslužný objekt, stejně jako případně na dalších místech podle potřeb technologií (pro PZS, DAK atd.).

4.9.3. Ve všech ŽST i na zastávkách musí být zajištěna ochrana cestujících dle vyhl. 177/1995 Sb.

4.9.4. Objekty kolidující se stavbou budou odstraněny.

4.9.5. Součástí stavby bude též mobiliář, úpravy oplocení a orientační systém. Orientační systém bude ve všech železničních stanicích a zastávkách navržen nově podle aktuálně platných předpisů.

4.9.6. PD přístřešků a zastřešení bude zpracována dle Směrnice generálního ředitele č.11/2006 v platném znění dle části E2 v podrobnostech a rozsahu dle E1.4.

4.10. Životní prostředí

4.10.1. V rámci první fáze

4.10.1.1. V celé délce připravovaného záměru bude proveden podrobný biologický průzkum v jarním a letním aspektu.

4.10.1.2. Upozorňujeme, že záměr zasahuje do PR Všetatská černava, PP Černý Orel a další.

4.10.1.3. Rovněž 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, v platném znění.

4.10.2.2. Část B.3 PD bude uspořádána následovně:

- B.3.1. **Souhrnná technická zpráva** - popis jednotlivých složek životního prostředí
- B.3.2. **Biologický průzkum** - v trase celé modernizace trati proběhne podrobný biologický průzkum (s jarním a letním aspektem). Na základě lokálních možností bude zajištěna propustnost stavby pro migrace volně žijících živočichů.
- B.3.3. **Dendrologický průzkum** - Kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem GŘ ze dne 20. 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.

- B.3.4. **Posouzení vlivu na krajinný ráz**
- 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. Měřicí body budou odsouhlaseny Objednatel 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 SZDC 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://vlaky-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 rovněž zpracována kapitola Vibrace. Dále bude zohledněn hluk ze stavební činnosti.

- 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 Objednatel. 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 vyznačenými možnými deponiemi a mezideponiemi pro materiál ze stavby.

Náklady v rámci odpadového hospodářství budou vyspecifikovány jako samostatná položka, která bude součástí rozpočtů jednotlivých PS a SO. Vždy bude uvedeno, zda jsou přebytečné zeminy z výkopů nebo 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.)

- B.3.7. Zemědělská příloha
- B.3.8. Lesní příloha

- 4.10.3. 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“.

- 4.10.4. **Dokladová část** bude obsahovat kapitulu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsošky dokladové části. Zde budou řazena následující vyjádření: k lokalitám NATURA 2000, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, výjimky, atp.
- 4.10.5. Na základě podrobně zpracovaných částí PD a biologického průzkumu, **bude zpracováno oznámení v rozsahu 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 („Optimalizace traťového úseku Mělník (mimo) – Litoměřice dolní n. (mimo)“ a „Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem“).
- 4.10.6. 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) přesahující počet vyhotovení stanovený na základě dohody Zhotovitele s příslušným úřadem k posouzení dle § 6 odst. (5) zákona č. 100/2001 Sb.
- 4.10.7. 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 **vyhodnocení odolnosti projektu vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění směrnice č. 2011/92/EU,** o posuzování vlivů na životní prostředí. Obě vyhodnocení budou uvedena zvlášť v položkách rozpočtu. (Podrobnosti budou sděleny na vstupním jednání, které svolá zhotovitel oznámení v rozsahu dokumentace).
- 4.11. Geodetická dokumentace**
- 4.11.1. Geodetická dokumentace bude vyhotovena a předána v souladu s přílohou č.1 Směrnice GR SZDC č. 11/2006, ve znění pozdějších změn a doplňků s úpravou v části I.3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů :
- Jako třetí odstavec se doplňuje Metodický pokyn ředitele SZG Praha č.05/2011 (prozatímní) Pro tvorbu ŽBP - č.j. 2479/2011-SZG PHA-Ř ze dne 1.12.2011,
 - Stávající třetí odstavec se nahrazuje textem Metodický pokyn ředitele SZG Praha č.01/2012 (prozatímní) Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, fotokatalogy - č.j. 370/2012-SZG PHA-Ř (účinnost 13.2.2012), (oba dokumenty jsou umístěny na adrese www.szdc.cz/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni),
 - Stávající čtvrtý odstavec se nahrazuje textem Pravidla pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací Správa železniční dopravní cesty a jinými subjekty č.j. 40952/2012-OIT (účinnost 1.4.2013) (dokument je umístěn na adrese www.tudc.cz).
- 4.11.2. Tato úprava se týká i odstavce Související dokumenty v základní části Směrnice GR SZDC č.11/2006.
- 4.11.3. Na řešené trati jsou vyhotoveny geodetické podklady - ŽBP (Železniční Bodové Pole) z roku 2010 a mapové podklady - ŽMP (Železniční Mapové Podklady) z roku 2014 splňující TKP staveb státních drah. ŽBP, ŽMP a **Projekt osy koleje závazný** (v případě že nebude zvyšována rychlost trati) budou poskytnuty prostřednictvím SZDC, s.o. – SZG Praha. Případné doplňující geodetické a mapové podklady si zajistí Zhotovitel a budou doplněny do jednoho výkresu poskytnutého SZG dle předpisů uvedených v odst. „Geodetická dokumentace“ tohoto dokumentu a odsouhlaseny ÚOZI Objednatele.
- 4.11.4. Mapové podklady a další jiná doplňující měření budou vyhotoveny v SW MicroStation v8i. SZDC doporučuje jako nejvhodnější nástroj pro zpracování dat aplikaci MGEO-SZDC (nastavba 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.
- 4.11.5. ÚOZI Objednatele před započítím prací poskytne Zhotoviteli vzor tabulky s názvem: „Přehled majetkoprávního vypořádání.xls“ pro vypořádání majetkoprávních vztahů, která bude závazná pro všechny stadia stavby a po celou dobu stavby bude postupně aktualizována Zhotovitelem a bude předávána dle dohody s ÚOZI Objednatele.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1. Podmínky odevzdání záměru projektu a 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:

- Přípravná dokumentace k připomínkám a projednání v rámci SZDC.

Počet vyhotovení:

4x v listinné podobě, soupravy 1 – 4 s označením „KONCEPT k projednání“

+ 4 x situační výkresy stavby

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

Dále dle potřeby k projednání (výkaz výměr)

- Přípravná dokumentace k projednání s dotčenými orgány státní správy a samosprávy a fyzickými/právníckými osobami dotčenými stavbou.

Počet vyhotovení:

3x v listinné podobě, soupravy 1 – 3 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. (4) zákona č. 100/2001 Sb.

Dále dle potřeby k projednání

- Kompletní přípravná dokumentace se zpracovaným závěrem z procesu posouzení vlivů stavby na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění – dokumentace pro územní řízení po zpracování připomínek z projednání (včetně kompletní dokladové části) k okamžitému podání žádosti o ÚR (čistopis).

Počet vyhotovení:

4x v listinné podobě, soupravy 1 – 4

V digitální podobě:

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

3x CD/DVD – uzavřená forma, vč. rozpočtu

2x CD/DVD – rozpočet stavby 1x v otevřené a 1x v uzavřené formě

- Záměr projektu vč. všech povinných příloh a ekonomického hodnocení k projednání

Počet vyhotovení:

4x v listinné podobě, soupravy 1 – 4

V digitální podobě:

6x v digitální podobě v otevřené formě vč. CBA tabulek

Dále dle potřeby k projednání (výkaz výměr)

- Záměr projektu (čistopis) 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“)

- Vydání pravomocného územního rozhodnutí, popř. vydání vyjádření stavebního úřadu podle §15 stavebního zákona

- Přípravná dokumentace (čistopis) ke schválení na SZDC

Počet vyhotovení:

4x v listinné podobě, soupavy 1 – 4

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

- Kompletní přípravná dokumentace po ukončení územního řízení a schválení v rámci SZDC.

Počet vyhotovení:

4x v listinné podobě vč. rozpočtů, soupavy 1 – 4

5x v digitální podobě v otevřené formě vč. rozpočtů

2x CD/DVD – struktura TreeInfo, kompletní otevřená verze dokumentace

10x v digitální podobě v uzavřené formě, bez rozpočtu (pro další stupeň dokumentace)

Dokladová část “H” – bude rozdělena:

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

5.1.4. 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 Zhotovitele, jak jsou řešeny připomínky obsažené ve vyjádřeních, resp. zda jsou vyjádření kladná. Vyjádření mající formu rozhodnutí musí být opatřena potvrzením o nabytí právní moci.

5.1.5. 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. Dle směrnice č. V-2/2012 čl. 5.2 není ekonomické hodnocení efektivnosti 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 „Metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“ (dále jen Metodika) a „Prováděcích pokynů k Metodice“, resp. podle aktuální verze pokynů platných v době zpracování ZP.

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

5.2.4. Dokumenty jsou dostupné na http://www.mdcz.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 SZDC č. 20/2004 k členění nákladů stavby a SZDC, 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 SZDC 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 SZDC s. o. a budou předány v aktuální formě na požádání v průběhu projednávání PD.

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. 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

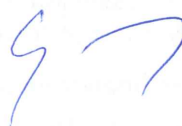
772 58 Olomouc

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>.

Schválil dne: ^{18.7}.....2016



Ing. Bohuslav Stečinský, MSc.

náměstek ředitele SSZ pro techniku


Vypracoval: Ing. Jan Beneš

Dne: 13. 07. 2016