

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU A PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE STAVBY

„Radioblok na trati Strakonice – Volary“

Datum vydání: 23. 1. 2017

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1.	PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2.	HLAVNÍ CÍLE STAVBY.....	3
1.3.	MÍSTO STAVBY.....	3
1.4.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ)	3
2.	PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.1.	ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.2.	OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
3.	KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	4
4.	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
4.1.	VŠEOBECNĚ.....	4
4.2.	DOPRAVNĚ PROVOZNÍ PODMÍNKY:.....	5
4.3.	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	6
4.4.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	6
4.5.	ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	7
4.6.	SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	8
4.7.	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	8
4.8.	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY.....	8
4.9.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	8
5.	GEOTECHNICKÉ, GEODETICKÉ A OSTATNÍ POŽADAVKY.....	9
6.	SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	10

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Záměr projektu a přípravná dokumentace
- 1.1.2. Hodnocení ekonomické efektivnosti bude zpracováno dle platné metodiky pro hodnocení investic projektů železniční infrastruktury včetně CBA tabulek v platném znění
- 1.1.3. Při zpracování přípravné dokumentace je nutno úzce spolupracovat s objednavatelem veřejné železniční dopravy
- 1.1.4. V rámci plnění bude zhotovitel dokumentace na základě plné moci udělené investorem zajišťovat i inženýrskou činnost včetně územního projednání a projednání změn způsobu zabezpečení na určených železničních přejezdech. Součástí plnění tak bude i úhrada všech správních poplatků z této činnosti vyplývajících.
- 1.1.5. Dokumentace bude řešit koncepci a rozsah stavby včetně vlivů na životní prostředí v rozsahu, který je dán Směrnicí generálního ředitele SZDC č.11/2006.
- 1.1.6. Dokumentace bude odpovídat požadavkům Stavebního zákona č.183/2006 Sb., všech platných vyhlášek dotýkajících tento zákon, dále požadavkům Zákona o drahách č. 266/94 Sb., a dalším souvisejícím zákonům a vyhláškám v platném znění, jakož i platným směrnicím a předpisy SZDC.
- 1.1.7. Výkazy výměr jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů musí být zpracovány dle Vyhlášky 230/2012.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Hlavním cílem pro nasazení stavbou požadovaného systému je zvýšení bezpečnosti železničního provozu pro řízení a zabezpečení dopravy podle předpisu SZDC D4.
- 1.2.2. Architektura systému musí umožnit jeho výstavbu na trati, kde je v současnosti doprava organizována dle předpisu SZDC D3 bez nároku na umístění technologického zařízení v jednotlivých dopravních a bez nároku na liniovou kabelizaci. Systém musí být koncipován tak, aby zabezpečení jízdy vlaků a posunu bylo realizovatelné výstavbou řídicí ústředny a doplněním technologického zařízení na vedoucí drážní vozidla (dále jen VDV) při použití existující rádiové sítě bez nutnosti výstavby nových zařízení infrastruktury a s minimem úprav zabezpečovacích zařízení ve stávajících dopravních D3.

1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Železniční trať č. 198 Strakonice – Volary (TTP: 707C; DNÚ: REG135 Strakonice – Volary)
- 1.3.2. Délka řešeného úseku mezi výpravními budovami činí 70,783 km
- 1.3.3. Kraj Jihočeský
- 1.3.4. Okres: Strakonice, Prachatice

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

- 1.4.1. Železniční trať Strakonice – Volary (dále jen trať) je jednokolejná regionální trať.
- 1.4.2. Traťová rychlost je 60 km/h s místními omezeními, zábrzdna vzdálenost je 400 m.
- 1.4.3. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě.
- 1.4.4. Organizování a provozování drážní dopravy je dle předpisu SZDC D3
- 1.4.5. Sídlo dirigujícího dispečera pro úsek Strakonice – Vimperk je v ŽST Vimperk, pro úseku Vimperk – Volary je v ŽST Volary.
- 1.4.6. Trať je vybavena traťovým rádiovým systémem (TRS): TRS místně (kanálová skupina 60) Strakonice; VOS místně (150,975 MHz, simplex, volba hlasem) Strakonice, Vimperk, Volary; mobilní telefon přidělený hnacímu vozidlu.
- 1.4.7. Třída dovoleného traťového zatížení Strakonice – Vimperk C2, Vimperk – Volary B2
- 1.4.8. Správce trati OŘ Plzeň
- 1.4.9. Železniční stanice Strakonice, Vimperk, Volary

- 1.4.10. Dopravny D3 Strunkovice na Volyňkou, Volyně, Čkyně, Bohumilice v Čechách, Lipka, Kubova Huť, Lenora
- 1.4.11. Železniční zastávky Radošovice, Přední Zborovice, Strunkovice nad Volyňkou obec, Hoštice u Volyně, Nišovice, Malenice nad Volyňkou, Lčovice, Bohumilice v Čechách zastávka, Vimperk zastávka, Horní Vltavice, Zátoň zastávka, Zátoň, Lenora zastávka, Soumarský most.

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. Geodetické a mapové podklady trati Strakonice – Volary, SŽG 2012 – 2013

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1. Projektová dokumentace stavby Výstavba PZS Strakonice – Volary v km 9,050 a 9,883, zhotovitel dokumentace TMS Projekt, s.r.o., 2015
- 2.2.2. Projektová dokumentace stavby Výstavba PZS Strakonice – Volary v km 16,779 a 17,332, zhotovitel dokumentace TMS Projekt, s.r.o., 2015
- 2.2.3. Přípravná dokumentace stavby Výstavba PZS Strakonice – Volary v km 22,660 a 22,914, zhotovitel dokumentace TMS Projekt, s.r.o., 2013
- 2.2.4. Dokumentace těchto staveb budou předány zhotoviteli stavby po podpisu SOD.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. Realizace stavby Výstavba PZS Strakonice – Volary v km 9,050 a 9,883, zhotovitel stavby První SaZ Plzeň, a.s., 2016
- 3.1.2. Realizace stavby Výstavba PZS Strakonice – Volary v km 16,779 a 17,332, zhotovitel stavby První SaZ Plzeň, a.s., 2016
- 3.1.3. Přípravná dokumentace stavby Výstavba PZS Strakonice – Volary v km 22,660 a 22,914, zhotovitel dokumentace TMS Projekt, s.r.o., 2013, v současné době probíhá aktualizace PD.
- 3.1.4. Doplnění závor na přejezdech P954 v km 7,099, P1002 v km 35,375 a P1034 v km 62,771 na trati Strakonice – Volary, probíhá zpracování PD
- 3.1.5. Opravné práce OŘ Plzeň – podklady budou předány v průběhu zpracování PD
- 3.1.6. V rámci zpracování PD je nutné ověřit případné další akce, které v době zadání nejsou známy.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Přípravná dokumentace bude obsahovat návrh technického řešení, seznam provozních souborů a stavebních objektů a ostatní náležitosti a stanoví celkové investiční náklady dané stavby. Dokumentace bude dále obsahovat dokladovou část, ve které budou soustředěna kladná vyjádření všech dotčených orgánů státní správy, správců a vlastníků dotčených pozemků, budov a technologií a vyjádření ostatních organizací v rozsahu nutném pro územní řízení a schvalovací řízení stavby v rámci SŽDC. Práce projektanta bude ukončena až po resortním schválení přípravné dokumentace. V případě, že stavby nebude vyžadovat územní řízení, bude dokladová část obsahovat vyjádření příslušného stavebního úřadu dle §15 stavebního zákona.
- 4.1.2. Stavba bude primárně řešena na pozemku dráhy. Jako podklad pro zakreslení stavby se požaduje použít katastrální mapu a přesné geodetické zaměření hranic dráhy. V případě nutnosti umístění stavby na pozemku třetí osoby, zpracuje projektant patřičné podklady pro majetkoprávní řízení.
- 4.1.3. Dokumentace bude respektovat majetkové poměry mezi ČD a SŽDC a podle toho bude uspořádána.
- 4.1.4. V průběhu prací si projektant zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami. Stejným způsobem si v případě potřeby zajistí potřebné vnitropodnikové směrnice SŽDC, Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, zaváděcí listy, normy TNŽ apod. Potřebné informace o těchto podkladech obdrží u Technické ústředny dopravní cesty v Praze.
- 4.1.5. V rámci zpracování přípravné dokumentace je nutno do kapitoly týkající se nakládání s odpady zpracovat nejen seznam a množství všech druhů a kategorií odpadů a použitých stavebních výrobků

vztahujících se k jednotlivým PS a SO, ale i seznam skládek odpadů příslušných skupin včetně jejich kilometrických vzdáleností. Obdobným způsobem budou uvedeny i konkrétní možnosti nakládání s použitými stavebními výrobky, které nesplňují definici odpadu.

4.1.6. Projektant navrhne takové řešení, které umožní využití technologií, dostupných na trhu v České Republice a odsouhlasené s použitím na ŽDC ve správě SZDC. Projektant bude dále respektovat skutečnost, že technologie pro použití na celostátních a regionálních drahách ve vlastnictví státu podléhají schvalovacímu řízení podle směrnice SZDC č. 34 – „Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektroniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu“.

4.1.7. Stavba musí respektovat veškeré realizované úpravy provedené na uvedené trati v rámci jiných investičních a opravných akcí. Hlavně se to týká staveb, které podléhají monitorovacímu období.

4.1.8. V rámci stavby bude provedeno měření pokrytí mobilním signálem jednotlivých mobilních operátorů, případně navržený opatření pro jeho zlepšení.

4.2. Dopravně provozní podmínky:

4.2.1. Řízení dopravy

- Systém a jeho technické prostředky musí vyhovovat pravidlům řízení dopravy podle předpisu SZDC D4

4.2.2. Technické komponenty systému

4.2.2.1. Komunikační část systému

- Datová komunikace mezi řídicí ústřednou a jednotlivými VDV v řízené oblasti se uskuteční prostřednictvím sítě veřejného operátora (GSM-P).
- Datová komunikace vztahující se k bezpečnosti musí být řešena ve smyslu ČSN EN 50 159.
- Fónická komunikace mezi dispečerem a strojvedoucími VDV se uskuteční prostřednictvím sítě veřejného operátora (GSM-P).
- Záznam veškeré hlasové komunikace mezi dispečerem a strojvedoucími v řízené oblasti musí být uchován po dobu nejméně 72 hod.

4.2.2.2. Řídicí ústředna systému musí zajistit:

- Záznam a zobrazení všech vlaků a vozidel nacházející se v řízené oblasti a stavu jim vyhrazených cest a vydaných povolení. Ústředna systému musí být schopna registrace a řízení jak vlaků, jejichž vozidla jsou vybavena technologickým zařízením systému, tak nevybavených tímto zařízením
- Vydávat povolení ke každé jízdě vlaku i k posunu v řízené oblasti a předávat datově na vozidla s technologickým zařízením
- Evidovat všechna vydaná povolení a jejich platnost ukončovat na základě potvrzovacích úkonů strojvedoucího z technologického zařízení na VDV nebo náhradních úkonů dispečera.
- Na základě vydaných a ukončených povolení k jízdám vlaků a posunu evidovat volnost a obsazení kolejových úseků nevybavených prostředky zjišťování volnosti.
- Bezpečně vylučovat vydání povolení k jízdě VDV, která se nesmí uskutečnit s ohledem na již vydaná povolení k dosud neukončeným jízdám jiným VDV, dle schválené závěrové tabulky
- Při jízdách vlaků, jejichž VDV není vybaveno potřebným technologickým zařízením umožnit vedení takových vlaků v systému pomocí dokumentované náhradní obsluhy dispečerem, uskutečněné na základě hlášení oprávněných zaměstnanců.
- Zaznamenávat funkce a stavy systému pro pozdější vyhodnocení činnosti a uchovávat je po dobu nejméně 72 hodin.
- Umožnit vydání příkazu k nouzovému zastavení jednoho vlaku nebo k nouzovému zastavení všech vlaků v řízené oblasti.
- Umožnit dispečerovi obsluhu systému a zobrazovat stav řízené oblasti podle zásad JOP (s případným rozšířením typů povelů a kontrol).

- Umožnit vedení elektronické dopravní dokumentace a přenos informací o vlacích v řízené oblasti do vyšších systémů řízení (elektronický dopravní deník, GTN, ISOŘ apod.).

4.2.2.3. Technologické zařízení systému na VDV musí zajistit:

- Příjem, bezpečné vyhodnocení a bezpečné zobrazení povolení k jízdě vlaku nebo k posunu včetně vymezení rozsahu dovoleného jízdy (posunu).
- Umožnit zadávání potřebných úkonů strojvedoucího pro přihlášení a odhlášení vozidla, ukončení jízdy (odhláška), ukončení posunu a další obsluhy systému.
- Znemožnit jízdu přihlášeného vozidla bez vydaného povolení k pohybu nebo bez dokumentovaného nouzového úkonu strojvedoucího.
- Kontrolu přítomnosti výsledných klíčů od výhybek dopraven na vozidle při dovození jízdy vlaku a stání vlaku bez povolení.
- Vydání povelů zastavení vlaku v případě příjmu příkazu k nouzovému zastavení vlaku, nebo pohybu vozidla bez povolení.
- Do technologického zařízení systému se nepožaduje integrace funkce kontroly bdělosti strojvedoucího (při neschopnosti strojvedoucího k řízení vozidla a nereagování strojvedoucího na předané příkazy je zajištěno nouzové zastavení vozidla prostřednictvím stávajícího systému kontroly bdělosti strojvedoucího, který je součástí standardního vybavení VDV).

4.2.2.4. PZS

Systém musí být koncipován tak, aby dokázal integrovat vybudovaná PZS bez nutnosti jejich přestavby. Systém musí splnit následující pravidla pro integraci PZS:

- Od řídicí ústředny systému se nečekává (vzhledem k nutnému prodloužení výstražné doby se ani nedoporučuje), že bude řešit zapínání a vypínání výstrahy PZS vzhledem k jízdě vlaků.
- Zapínání a vypínání výstrahy bude řešeno ve smyslu ČSN 34 2650 automaticky jízdou vlaku nebo ručně (samostatným zařízením na VDV nebo ovládacími prvky v kolejišti) stejně jako před nasazením systému.
- O schopnosti PZS dávat výstrahu bude informován strojvedoucí (prostřednictvím přejezdvníku), nebo musí být o neschopnosti přejezdu dávat výstrahu informována řídicí ústředna, případně obsluha sousedních stanic.
- Nepředpokládá se, že by do radioblokového systému byla integrována přejezdová zabezpečovací zařízení (PZS). Pro PZS budou použity standardní principy pro zapínání a vypínání výstrahy automaticky jízdou vlaku nebo ručně dle ČSN 34 2650 ed.2. Informace o schopnosti PZ dávat výstrahu budou předávány strojvedoucímu prostřednictvím přejezdvníků.

4.2.3. Řídicí ústředna a technologické zařízení na vozidle budou plnit funkce systému vztahující se k bezpečnosti a musí tedy splňovat požadavky ČSN EN 50 128, ČSN EN 50 129. Vzhledem k charakteru použitého přenosového rádiového systému musí být bezpečnostní požadavky ČSN EN 50 159 aplikovány již v koncových zařízeních řídicí ústředny a na zařízeních na vozidlech. Jako systém určený pro železnici musí být koncipován tak, aby odpovídal požadavkům ČSN EN 50 126 na sledovatelnost RAMS.

4.3. Dopravní technologie

4.3.1. Dopravní technologie bude vypracována dle směrnice č.11/2006

4.3.2. Navržený rozsah dopravy bude potvrzen Krajským úřadem Jihočeského kraje.

4.3.3. Na základě tohoto rozsahu dopravy bude vypracován návrhový GVD.

4.3.4. Budou uvedeny parametry typových vlaků.

4.4. Organizace výstavby

4.4.1. Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět.

4.4.2. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, dále k znečišťování pozemních

komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárnímu zařízením.

- 4.4.3. Musí obsahovat návrh optimálního postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky). Prioritou pro stanovení optimálního postupu výstavby musí být zejména minimalizace délek výluk potřebných pro řešenou stavbu. Nutné je rovněž minimalizovat také omezení resp. znemožnění obsluhy vleček a všeobecných nakládkových a vykládkových kolejí.
- 4.4.4. Stanovit zásady řešení staveniště: rozsah a uspořádání staveniště, plochy zařízení staveniště, přístupy na staveniště, k zemníkům a deponiím.
- 4.4.5. Uvést možnosti příjezdů ke staveništi a zemníkům, možnosti zdrojů vody a energií, využití stávajících objektů,
- 4.4.6. Zpracovat požadavky na postupné uvádění stavby do provozu, požadavky zadavatele na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby,
- 4.4.7. Stanovit předpokládané lhůty výstavby.

4.5. Zabezpečovací zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu

ŽST Vimperk je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie s reléovými závislostmi ovládané z JOP. Výhybky jsou místně stavěné. V dopravních Strunkovice nad Volýňkou, Bohumilice v Čechách a Lenora jsou osazeny samovratné přestavníky. V ostatních dopravních Volyně, Čkyně, Lipka, Kubova Huť a Zátoň je mechanické staniční zabezpečovací zařízení.

Přejezdy:

P 944	3SNI, AŽD 71, 1995, Strakonice
P950	3SBI, AŽD 71, 1999, Remote Vimperk
P953	3SBI, PZZ-RE, 2011, Remote Vimperk
P954	3SBI, AŽD 71, 2013, Remote Vimperk
P962	3SBLI, PZZ-K, 2012, Remote Vimperk
P965	3SBI, AŽD 71, 2003, Remote Vimperk
P969	PZM2
P987	3SBI, AŽD 71, 2002, Remote Vimperk
P1002	3SBI, AŽD 71, 2014, Remote Vimperk
P1033	3SBLI, PZZ-K, 2008, Remote Volary
P1034	3SBLI, PZZ-K, 2008, Remote Volary
P1037	3SBLI, PZZ-K, 2008, Remote Volary

77 přejezdů zabezpečených výstražnými kříži

4.5.2. Požadavky na nový stav

Na celé trati Strakonice – Volary bude vybudován pro řízení drážní dopravy systém Radioblok. Všechny současné dopravní D3 s kolejovým rozvětvením budou převedeny na dopravní radiobloku s možností současných vjezdů ve vybraných dopravních.

Pracoviště dispečera radiobloku včetně radioblokové centrály bude zřízeno v ŽST Vimperk, odkud bude celá trať dirigována. Vozidlovou částí radiobloku budou vybaveny všechna v úvahu přicházející hnací vozidla v majetku SZDC (počet bude upřesněn v rámci zpracování přípravné dokumentace). Vstupními stanicemi do systému radiobloku budou ŽST Strakonice a ŽST Volary (autonomní dopravní). Budou vytipována VDV vozidla, zajišťující dopravu na uvedené trati a zpracován projekt doplnění VDV o terminál Radiobloku. Nezbytný počet vozidel musí počítat s rezervou o minimálně 1 kus z důvodu oprav. Projektant projedná s dopravci a určí typ a počet vozidel navržených k doplnění technologického zařízení radiobloku.

V ŽST Vimperk bude ponecháno stávající SZZ 2. kategorie. Indikace o poloze vozidel budou zajišťovány pomocí počítačů náprav. Z pohledu Radiobloku bude ŽST Vimperk autonomní dopravnou se sídlem dispečera RB.

Přejezdová zabezpečovací zařízení, která dnes neposkytují informaci o schopnosti PZS dávat výstrahu prostřednictvím přejezdníků nebo z Remote Vimperk, musí být upravena.

Součástí návrhu bude i zřízení technické vazby mezi SZZ přilehlých (autonomních) dopravníků, tj. Strakonice, Volary a Vimperku (v případě použití separátní technologie SZZ) a radioblokové centrály. Vazba musí umožňovat sjednání jízdy vlaku a předání hlášení o předvídaném odjezdu vlaku dle předpisů SŽDC D1 a D4 bez nutnosti telefonické komunikace. Vazba musí být v přilehlých dopravních zapracovaná do podmínek dovolující návěští odjezdových návěstidel pro vlakové cesty na trať s radioblokovým systémem.

Dle návrhu provozní a dopravní technologie v souladu s výhledovým GVD bude posouzeno doplnění samovratných přestavníků na rozhodující výhybky i v dalších dopravních.

4.6. Sdělovací zařízení

4.6.1. Popis stávajícího stavu

Ve stávajícím stavu je provoz zajišťován dle předpisu SŽDC D3. Spojení je zajišťováno pomocí MRS, náhradní spojení pomocí mobilní sítě.

4.6.2. Požadavky na nový stav

V mezistaničním úseku Vimperk zastávka – Lenora zastávka (km 35,353 – 62,128) bude z důvodů přenesení kontrol stávajících PZS, zaokružování všech návazných technologických systémů (i tratě ČB – Volary) a pro účely zřízení rozhlasového systému položen nový traťový kabel sdělovací 10xn a dvě HDPE trubky včetně optického kabelu.

Ve všech dopravních a na zastávkách bude vybudován rozhlasový systém pro informování cestujících veřejnosti s ovládáním z pracoviště dispečera RB, včetně diagnostiky proběhlých hlášení.

Ve všech dopravních bude navržen kamerový systém a v dopravních Volyně, Vimperk a Kubova Huť budou navíc navrženy informační tabule.

Veškerá sdělovací zařízení budou zahrnuta do DDTS.

4.7. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.7.1. Napájení zabezpečovacího zařízení musí být řešeno v souladu s předpisem SŽDC E8 a TNŽ 34 2620.

4.7.2. V závislosti na případném doplnění samovratných přestavníků bude doplněn elektrický ohřev výměn s možností dálkového ovládání od dispečera, místního ovládání a automatického ovládání pomocí čidel.

4.8. Inženýrské objekty

4.8.1. Nástupiště

V dopravních, kde by s ohledem na bezpečnost cestujících nebylo možné uskutečňovat současné vjezdy vlaků a výhledový GVD zde bude předpokládat křížování vlaků osobní dopravy, nebo k němu bude docházet vlivem nepravidelností v dopravě, budou posouzeny nezbytné úpravy nástupišť.

Případné úpravy stávajících úrovnových nástupišť nebudou součástí předmětné stavby, ale budou řešeny v rámci úseku provozuschopnosti.

4.9. Životní prostředí

4.9.1. Z hlediska vlivu stavby na životní prostředí představuje nejvýznamnější zásah pokládka nového traťového kabelu (v trase kabelu stávajícího) v úseku Vimperk – Lenora zastávka. Tato kabelizace bude realizována na území Evropsky významné lokality Šumava, po hranici Ptačí oblasti Šumava a na území CHKO Šumava.

- 4.9.2. Pro úsek s navrhovanými zemními pracemi, tj. Vimperk (včetně) – Lenora zastávka (včetně), žkm 31,775 – 62,167 bude proveden Biologický průzkum v jarním a letním aspektu v rozsahu zasaženého území a na základě požadavku dotčeného správního úřadu.
- 4.9.3. V případě potřeby kácení bude proveden Dendrologický (vč. vyřízení jednotlivých povolení ke kácení).
- 4.9.4. Bude prověřeno, zda případné smýcení křovin a drobných náletových dřevin provede OŘ na své náklady v rámci údržby v termínu do zahájení stavby v souladu kap. VII druhé části Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně (aktuální znění ze dne 20.10.2015, č.j. S 23769/2015 – O15). V případě že ano, požadujeme tuto skutečnost doložit smluvně nebo vyjádřením do Dokladové části.
- 4.9.5. Pro záměr bude zažádáno o odůvodněná stanoviska dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby. Příslušnými orgány ochrany přírody k vydání stanovisek podle § 45i jsou Krajský úřad Jihočeského kraje a Správa NP a CHKO Šumava.
- 4.9.6. Na základě odůvodněných stanovisek dle § 45i, pro definitivní technické řešení, bude požádán příslušný úřad o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.
- 4.9.7. PD bude zpracována v co největší možné podrobnosti, aby byla plnohodnotným podkladem pro případné 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.
- 4.9.8. Dokladová část bude obsahovat zvláštní část s veškerými dokumenty z oblasti životního prostředí.
- 4.9.9. Při zpracování části Odpadové hospodářství bude vycházeno z aktualizované předkategorizace (ne starší než jeden rok). S veškerým výziskem i železným šrotem bude za spolupráce s příslušným OŘ nakládáno v souladu se Směrnicí SZDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem Č.j.: S 6495/09-MTZ ze dne 20.05.2009. V případě, že použité dřevěné pražce nebudou sloužit opětovnému použití k původnímu účelu, je nutno je zařadit pod katalogové číslo 17 02 04* a nakládat s nimi jako s nebezpečným odpadem.
- 4.9.10. 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 demolic v objemech odhadnuty nebo je proveden výpočet. A dále budou uvedeny jednotkové ceny vztažené na 1 tunu (odpad i materiál).
- 4.9.11. Koncept části Vliv stavby na ŽP bude zaslán zadavateli (oddělení ŽP SSZ) v elektronické podobě k připomínkám nejpozději 14 dní před termínem odevzdání.

5. GEOTECHNICKÉ, GEODETICKÉ A OSTATNÍ POŽADAVKY

- 5.1.1. Geodetická dokumentace pro přípravnou dokumentaci bude vyhotovena a předána v souladu s přílohou č. 1 Směrnice GŘ 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 „Body železničního bodového pole se navrhují, stabilizují, zaměřují a dokumentují podle Metodického pokynu ředitele SŽG Praha č.05/2011 (prozatímní) Pro tvorbu ŽBP - č.j. 2479/2011-SŽG PHA-Ř ze dne 1.12.2011“,
 - stávající třetí odstavec se nahrazuje textem „Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven Metodickým pokynem ředitele SŽG Praha č.01/2012 (prozatímní) Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, fotokatalogy - č.j. 370/2012-SŽG PHA-Ř (účinnost 13.2.2012), (oba dokumenty jsou umístěny na adrese www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni.html)“
 - stávající čtvrtý odstavec se nahrazuje textem „Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává 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) (dokument je umístěn na adrese www.tudc.cz)“,
 - Tato úprava se týká i odstavce Související dokumenty v základní části Směrnice GŘ SZDC č.11/2006.
- 5.1.2. Geodetické zaměření stávajícího stavu zajistí objednatel dokumentace. Zaměření předá úředně oprávněný zeměměřický inženýr (dále ÚOZI) objednatele ÚOZI zhotovitele. Zhotovitel toto geodetické

zaměření využije pro vypracování části I Geodetická dokumentace PD stavby. V návrhu smlouvy o dílo bude uveden ÚOZI objednatele a ÚOZI zhotovitele.

- 5.1.3. V případě doplnění geodetických a mapových podkladů (umístění nových objektů mimo stávající hranici dráhy) je součástí zakázky jejich doplnění zhotovitelem.
- 5.1.4. Případné doplnění od objednatele převzatého ŽBP, zajistí zhotovitel po dohodě se správcem ŽBP (SŽG Praha).
- 5.1.5. Majetkoprávní část Geodetické dokumentace pro přípravnou dokumentaci stavby bude reflektovat aktuální stav katastru nemovitostí v době zpracování (platná SPI a SGI).
- 5.1.6. V lokalitě stavby přibližně v km 41,0-63,0, katastrální území Lipka u Vimperka, Huťský Dvůr, Račí, Kubova Huť, Horní Vltavice a Lenora byl zjištěn nesoulad skutečného tělesa dráhy a jeho zobrazení v katastrální mapě, tzn., že skutečný průběh hranice drážního pozemku v terénu se liší od svého zobrazení v katastrální mapě (wms služby, nahlížení do katastru). V těchto místech chybného zobrazení hranice dráhy v katastru je nutné vyhotovit geometrický plán na opravu nebo zpřesnění hranice dráhy, aby bylo prokazatelné, že plánovaná stavba se nachází na drážním pozemku.
- 5.1.7. Geodetická dokumentace musí být ověřena úředně oprávněným zeměměřickým inženýrem. (fyzická osoba, které bylo uděleno úřední oprávnění podle zákona č. 200/1994 Sb. o zeměměřictví, ve znění pozdějších předpisů, §13 odst. 1, písm. c).
- 5.1.8. Součástí odevzdané dokumentace bude i doplněná tabulka „Přehled majetkoprávního vypořádání.xls“, která slouží jako podklad pro následnou kontrolu aktuálního stavu vypořádání majetkoprávních vztahů po ukončení stavby. Formu a obsah upřesní na vyžádání ÚOZI objednatele.
- 5.1.9. Geodetická část dokumentace bude odevzdána v uzavřené i otevřené formě.
- 5.1.10. Kompletní Geodetická dokumentace bude zaslána zhotovitelem ke schválení geodetem (ÚOZI) objednatele.
- 5.1.11. V průběhu zpracování dokumentace budou zhotovitelem provedeny veškeré průzkumy a měření v rozsahu potřebném pro řádné zpracování dokumentace.
- Zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí, u kterých by mohlo dojít k vážné kolizi v návrhu technického řešení
 - Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí a pozemků v místech, kde dochází k nevyhnutelnému zásahu mimo hranici dráhy.
- 5.1.12. V průběhu zpracování dokumentace si zhotovitel ve spolupráci se správcí příslušných TÚ zajistí archivní dokumentaci objektů dotčených stavbou a další podklady, nutné návrhu technického řešení stavby.

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. 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:

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