ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

Zhotovení stavby

„Revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou - Čerčany“

Správa železniční dopravní cesty

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE

Zpracovatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Datum: 12.11. 2014

OBSAH

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ 3
2. ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA 3
3. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA 4
4. ORGANIZACE VÝSTAVBY 7
5. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY DLE POŽADAVKŮ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ 8
6. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ 8
7. PLATNÉ A ÚČINNÉ DOKUMENTY A PŘEDPISY 8

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

1.1. Účel předmětu díla

1.1.1. Předmětem díla je provedení liniové stavby „Revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou - Čerčany“, která leží na jednokolejné trati Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš / Čerčany (číslo trati dle JŘ 210, dle TTP 523A a 523B). Trať je zařazena do kategorie regionální, dráha dle TDNÚ REG071 Čerčany – Praha-Braník a TDNÚ REG133 Dobříš – odb. Skochovice, TÚDU 1713 Praha-Krč – Praha-Modřany, TÚDU 1712 Vrané nad Vltavou – Praha–Modřany, TÚDU 1721 Dobříš – Vrané nad Vltavou a TÚDU 1711 Čerčany – odb. Skochovice. Trať je neelektrifikována, provozována nezávislou trakcí. Hlavní prioritou stavby je zvýšení konkurenceschopnosti železnice zvýšením cestovní rychlosti (odstranění propadů rychlosti na železničních přejezdech), komfortu cestování a celkové bezpečnosti železniční dopravy i s vlivem na bezpečnost silničního provozu. Ve výhledovém stavu je stavba ve všech ohledech řešena pro rychlost podle traťových úseků Praha-Krč – Praha-Modřany na 80km/h, Praha-Modřany – odb. Skochovice až na 60km/h, odb. Skochovice – Davle na 50 – 60km/h a Davle – Čerčany na 50km/h. Stavba řeší rekonstrukci zabezpečovací zařízení, kabelizaci DOK, TK a zabezpečovacích kabelů, rozhlas, informační tabule, napájení a rozvody NN a VN, osvětlení, železniční svršek a spodek, přejezdy, nástupiště. Základním podkladem pro realizaci stavby je dokumentace stupně projekt „Revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou - Čerčany. Zpracovatelem projektu byla firma METROPROJEKT Praha a.s., I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2, byla dokončena v 10/2014 a posouzena investorem.

1.2. Umístění stavby

1.2.1. Stavba ležící na území Hlavního města Prahy a Středočeského kraje, okres Praha, Praha-západ, Praha – východ, Benešov. Hlavní stavební činnost bude probíhat v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC s.o. a na pozemcích společnosti České dráhy a.s.

1.2.2. Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna – jde o tyto katastrální území: Čerčany, Mrač, Poříčí nad Sázavou, Bukovany u Týnce nad Sázavou, Pecerady, Týnec nad Sázavou, Krhanice, Kamenný přívoz, Pohoří u Prahy, Borek nad Sázavou, Jílové u Prahy, Luka pod Medníkem, Petrov u Prahy, Sázava u Petrova, Sázava u Davle, Davle, Oleško u Zvole, Březová u Zvole, Vrané nad Vltavou, Zvole u Prahy, Ohrobec, Lhota u Dolních Břežan, Zbraslav, Komořany, Modřany, Hodkovičky, Braník, Krč, Čisovice, Hvozdnice, Líšnice u Prahy, Klínec, Měchenice, Trnová u Jílovišť.

1.2.3. Na stavbu probíhá územní řízení se všemi dotčenými stavebními úřady. Územní rozhodnutí zatím nebyla vydána. Na základě územních rozhodnutí bude požádáno o vydání stavebního povolení.

2. ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA

2.1. Rozsah stavby

2.1.1. Začátek stavby je v žkm 0,00 v ŽST Čerčany – žkm 34,800 v odb. Skochovice, ŽST Čisovice žkm 19,000 – odb. Skochovice - Žst Praha-Modřany žkm 39,200, ŽST Praha-Modřany žkm 12,700 – Praha- Bráník žkm 7,4000 konec stavby. Na trati se nachází trojí železniční kilometráž.

2.2. Základní náplní předmětu díla je:

2.2.1. zhotovení liniové stavby „Revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou - Čerčany “ dle TKP a VTP, vše v platném znění,

2.2.2. koordinace stavby s navazujícími a dotčenými stavbami,

2.2.3. dokumentace skutečného provedení stavby dle TKP, VTP a obchodních podmínek, vše v platném znění.

2.3. Revitalizace Praha – Vrané nad Vltavou - Čerčany bude realizována, dle schváleného projektu stavby, který zahrnuje:

- Železniční zabezpečovací zařízení – traťové zabezpečovací zařízení, staniční zabezpečovací zařízení, přejezdové zabezpečovací zařízení
- Kabelizaci – traťový kabel, dálkový optický kabel, zabezpečovací kabely
- Přenosový systém – pro technologii a datovou síť včetně dohledu
- Informační zařízení – rozhlas, informační tabule
- Napájení NN, VN
- Železniční spodek a svršek v rekonstruovaných úsecích
- rozsah a obsah stavby je patrný z projektové dokumentace stavby, která je nedílnou součástí zadávacích podmínek díla.

2.4. Koordinace stavby s navazujícími a dotčenými stavbami

2.4.1. Provádění díla musí být provedeno v koordinaci s připravovanými případně aktuálně zpracovávanými investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací.

Stavba: Odstranění propadu rychlosti na trati Praha – Vrané– Dobříš a Vrané - Čerčany – připravuje OŘ Praha – stupeň přípravná dokumentace, zpracovatel dokumentace METROPROJEKT Praha a.s.; **Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech úseku Vrané nad Vltavou (mimo) – Dobříš** – stupeň přípravná dokumentace

3. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

3.1. Všeobecné požadavky

3.1.1. před zahájením prací na objektech, jejichž součástí jsou „Určená technická zařízení“ ve smyslu vyhlášky č. 100/1995 Sb., zadavatel požaduje předložení dokladu o tom, že uchazeč má zajištěnou spolupráci právnické osoby podle ust. §47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb. o drahách v platném znění pro všechny druhy „Určených technických zařízení“, dotčených výstavbou. Z tohoto dokladu musí být zřejmé, že se vztahuje k plnění předmětné zakázky a bez jeho předložení nebude možné zahájit práce na výše uvedených objektech,

3.1.2. součástí předmětu díla je dále:

- vyzískané kolejové páry určené k regeneraci zhotovitel po předešlém projednání s Oblastním ředitelstvím v Praze převeze, uloží a protokolárně předá příslušné správě tratí,
- Dle pokynu Odboru přípravy investic (O6), č. j. 24689/14-O6 ze dne 4. 6. 2014, bude v dokumentaci navrhován nový materiál železničního svršku (kolejový rošt i výhybky). V případě navržení užitého materiálu je nutno doložit existenci materiálu a respektovat bod „b)“ uvedeného pokynu.

3.1.3. Případné provedení regenerace užitého materiálu, který bude v rámci stavby znovu použit v rozsahu daném projektovou dokumentací a příslušnými drážními předpisy zhotovitel ocenil ve své nabídce. Konkrétní rozsah regenerace a její cena bude stanovena odbornou komisí objednatele až po vyzískání jednotlivých materiálů a určení provedení příslušných položek regenerace a konečná cena bude upravena při realizaci po vytýčení kabelových tras a před zahájením výkopových prací je zhotovitel povinen svolat jednání v jednotlivých

železničních stanicích a mezistaničních úsecích za účasti zhotovitele projektové dokumentace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a silnoproudu, jednotlivých podzhotovitelů a objednatele. Cílem je na místě upřesnit a zkoordinovat jednotlivé trasy a zkoordinovat provádění výkopových prací s pracemi na železničním spodku. Z jednání je zhotovitel povinen provést záznam. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inž. sítí.,

3.1.4. zhotovitel musí v rámci přejímacích řízení vytvořit časový prostor pro činnost odborných komisí objednatele v rozmezí cca 10 až 30 dní před předáním stavby (nebo její části) objednateli v závislosti na rozsahu zařízení,

3.1.5. zhotovitel musí v dostatečném předstihu před ukončením jednotlivých stavebních postupů a výluk předat pověřenému pracovníkovi objednatele všechny potřebné podklady pro zpracování úprav staničního řádu ve smyslu předpisu SŽDC D5,

3.1.6. předání staveniště zhotoviteli zajistí objednatel až po podpisu smlouvy o dílo oběma stranami a po nabytí právní moci stavebního povolení. Předáním staveniště Objednatelem Zhotoviteli začíná termín zahájení stavebních prací.

3.1.7. V rámci zpracování cenové nabídky uchazečem zpracování DPSŘ pro předmětnou stavbu je součástí jednotlivých PS a SO, kterých se to týká (není vedeno v nabídce jako samostatná položka)

3.2. Inženýrské objekty

Železniční spodek, svršek, nástupiště a přejezdy

3.2.1. materiál kolejového lože je v majetku objednatele. Na základě zjištěných hodnot lze předpokládat, že těžený materiál kolejového lože a výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti objednatele s největší pravděpodobností vyhoví pro uložení materiálu na skládkách skupiny S – ostatní odpad. Obecně u všech materiálů a zvlášť u recyklovatelných (štěrkové lože příp. další), musí zhotovitel v rámci realizace díla přednostně využít materiál ze zdrojů stavby místo nákupu nového, který by v konečném důsledku znamenal neefektivní nakládání s finančními prostředky a neekologický přístup, ke kterému je zhotovitel zavázán touto zadávací dokumentací,

3.2.2. zhotovitel je povinen koordinovat práce na železničním spodku s ostatním profesemi. Pokládka kabelových tras a s ní spojené zásahy do vybudované zemní pláně (výkop rýh) musí být dle možnosti prováděna ještě před úpravou rovinatosti zemní pláně a jejím hutněním. Pokud to není možné, musí být vykopané rýhy po zasypání upraveny tak, aby byla dodržena předepsaná míra zhutnění zemní pláně a také její rovinatost v předepsaném sklonu, popř. nepropustnost. Obzvláště pak pokládka chrániček musí být zkoordinována tak, aby chráničky byly položeny do odkryté zemní pláně, řádně zasypány a zásyp zhutněn a až pak došlo k finální úpravě zemní pláně. Je nepřípustné chráničky osazovat do hotové zemní pláně nebo už přes zřízenou konstrukční vrstvu,

3.2.3. úrovňové křížení – zhotovitel je povinen koordinovat práce na úrovňových kříženích s pracemi na žel. spodku, svršku a s ostatními profesemi; zhotovitel použije pro zřízení úrovňových křížení zadavatelem schválené konstrukce.

Propustky a mosty, betonové konstrukce

3.2.4. Objednatel požaduje, aby zhotovitel zajistil u železobetonových konstrukcí kritérium 28 dní od betonáže do zatížení pohyblivým zatížením kolejovými vozidly. V případě, že nebude možno tento zásadní požadavek ČSN EN 1992-2 (Navrhování betonových konstrukcí, část 2 Betonové mosty) splnit z prokazatelných provozních důvodů (důvodem není nedodržení časového HMG stavebního objektu), doloží zhotovitel souhlas

generálního projektanta se zahájením provozu v kratší době než 28 dní od betonáže, včetně statického posouzení betonové konstrukce.

3.2.5. Dále objednatel požaduje, aby betonové konstrukce, vystavené působení mrazu, obsahovaly SVP XF1 až XF4, konstrukce mimo dosah mrazu XA1 až XA3. Podrobné požadavky na výstavbu betonových a železobetonových konstrukcí ve smyslu TKP 17, 18 zpracuje zhotovitel v dokumentaci dodavatele pro mostní objekty a tunely dle směrnice SŽDC č.11/2006, příloha 5.část 3 a předloží ke schválení TDI. Požadavky na kvalitu betonu jsou uvedeny v TKP (viz příloha č.1).

3.2.6. Žádost o provedení hlavní prohlídky propustku zašle zhotovitel písemně minimálně 15 dnů před konáním hlavní prohlídky ve smyslu předpisu SŽDC S5 (správa mostů) na OŘ Praha.

3.2.7. Sanace kamenného zdiva bude provedena dle projektu jako hloubková, výplňová cementovou směsí, nízkotlaká injektáž kamenného zdiva. Bude rovněž provedeno spárování ponechaných částí spodní stavby a křídel. Předpokládaná mezerovitost stávajícího bude před zahájením prací ověřena vodní tlakovou zkouškou.

3.3. Pozemní objekty

3.3.1. Novostavby a úpravy ve stávajících objektech budou provedeny ve vzájemné koordinaci s navazujícími a souvisejícími objekty, kterou zabezpečí zhotovitel,

3.4. Trakční a energetická zařízení

Rozvody a napájení NN a VN

3.4.1. Veškeré činnost související s NN a VN bude v souladu projektovou dokumentací, normami, směrnicemi, pokyny a opatřeními, schválenými vzorovými listy a ostatními souvisejícími dokumenty,

3.5. Technologická zařízení

Sdělovací a zabezpečovací zařízení

3.5.1. stávající zabezpečovací zařízení je 3.kategorie s DOZZ s možností místní obsluhy.

3.5.2. Bude vybudováno nové sdělovací zařízení

3.5.3. na stavbě může zhotovitel použít pouze taková zařízení, která jsou provozovatelem dráhy schválena pro provoz na celostátních a regionálních drahách České republiky; pokud použije výrobky nebo části, které nejsou schváleny pro provoz na drahách celostátních a regionálních bude postupovat dle směrnice SŽDC č.34//2007 Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty; stavba bude ukončena až po úspěšném ukončení ověřovacích provozů těchto zařízení,

3.5.4. zhotovitel zpracuje tabulky přejezdů a závěrové tabulky zajistí jejich odsouhlasení na příslušných odborných útvarech SŽDC před zahájením realizace stavby.

3.6. Životní prostředí a nakládání s odpady

3.6.1. náklady vzniklé v souvislosti s manipulací s odpady (vytěžení, nakládka, odvoz na skládku) a poplatek za uložení na skládku budou vedeny u jednotlivých SO vždy samostatně. Uvedené náklady nelze vykazovat jako agregované položky. Plně přitom bude respektována Směrnice generálního ředitele č. 20/2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u SŽDC, s.o. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů“ vč. „Dodatku č. 3 – změna v zařazení vybraných položek do souhrnného rozpočtu“ zn.: 2 245/05 – OI ze dne 27.10.2006 a rovněž dopis zn. 15 651 /08

– OI ze dne 30.4.2008 „Uvedení výše nákladů na posouzení shody (notifikace) a BOZP do doby vydání novelizované směrnice č. 20/2004“,

3.6.2. škody vzniklé zhotoviteli, objednateli a třetím osobám na majetku z důvodu havárie nebo povodně nese zhotovitel,

3.6.3. dle lokálních potřeb zhotovitel v nezbytném rozsahu zajistí ochranu stanovišť výskytu volně žijících organismů dle § 5 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Na základě lokálních možností bude zajištěna propustnost stavby pro migrace volně žijících organismů.

4. ORGANIZACE VÝSTAVBY

4.1.1. Staveniště je vymezeno tělesem dráhy mezi žkm 0,00 v ŽST Čerčany – žkm 34,800, žkm 19,000 - žkm 39,200, žkm 12,700 –žkm 7,4000. Na trati se nachází trojí železniční kilometráž.

4.1.2. Před zahájením prací požaduje objednatel svolat jednání, na kterém bude s určeným zhotovitelem stavby dohodnut postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC D7/2. Podrobnosti týkající se samotné výstavby budou řešeny samostatně na pravidelných jednáních v průběhu celé realizace,

4.1.3. součástí nabídky ze strany zhotovitele je návrh řádkového časového harmonogramu prací včetně platebního kalendáře zahrnujícího také termíny pro zpracování projektu, v případě potřeby koordinace se souběžně probíhajícími stavbami cizích investorů, výlukovou činnost s maximálním využitím jednotlivých nepřetržitých výluk železničního provozu a výluk zabezpečovacího zařízení. Ve všech lokalitách stavby budou zapotřebí nepřetržité výluky. Při návrhu OV před realizací stavby bude snaha délku těchto výluk minimalizovat, případně výstavbu některých lokalit provádět v zákrytu. Pro výstavbu zastávek, mostů a propustků, kabelizace a kolejových úprav se předběžně uvažují hlavní nepřetržité výluky železničního provozu v délce:

- Davle 13.9.-16.10.2015 - 25N
- Luka p.M.17.9.-16.10.2015 - 25N
- Jílové u Prahy 13.9-16.10.2015 - 25N
- Praha Braník 17.10.-16.11.2015 - 31N
- Měchenice 1.-2.10.2015 - 2N
- Modřany 28.10.-29.10.2015 -2N
- Týnec 1.9.-30.9.2015 - 30N
- Přejezdy 1.etapa 12.9.-16.9.2015 5N
- Přejezdy 2.etapa 22.9.-26.9.2015 5N
  27.9.-1.10.2015 5N
- Přejezdy 3.etapa 2.10.-6.10.2015 5N
- Přejezdy 4.etapa 28.10.-6.11.2015 10N

4.1.4. v časovém harmonogramu prací zpracovaným zhotovitelem je nutno zohlednit dodržování a maximální využití přidělených výlukových časů, tomu odpovídající nasazení lidských a technických zdrojů a případné zavedení 12 hodinového směnného provozu. Během celé doby výstavby je možno plynule realizovat všechny další práce, avšak tak, aby byla dodržena lhůta výstavby. Zadavatel požaduje, aby ukončení výlukových prací nebylo

plánováno na dny pracovního volna a pracovního klidu, případně v pracovní dny po 16.00 hod,

4.1.5. v případě, že zhotovitel bude požadovat nad rámec PD poskytnutí pozemku, ke kterému má objednatel právo hospodařit, musí být tento požadavek předán objednateli nejméně čtyři měsíce před předpokládanou dobou nájmu předmětného pozemku,

4.1.6. v případě neočekávaných nutných technologických přestávek je zhotovitel povinen bezodkladně tuto skutečnost oznámit investorovi současně s návrhem řešení dalšího postupu stavby.

5. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY DLE POŽADAVKŮ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ

5.1. Požadavky stavebního řízení

5.1.1. V rámci inženýrské činnosti projekční firmy je požádáno u všech stavebních úřadů o vydání územního rozhodnutí pro tuto stavbu. Všechna rozhodnutí jsou v jednání a doposud nebyly vydány rozhodnutí. Na základě vydaných ÚR bude následně požádáno o vydání stavebního povolení.

5.1.2. Z projednávání této stavby v průběhu schvalování projektu pro stavební řízení vyplynuly podmínky pro realizaci této stavby. Tyto podmínky budou součástí plnění předmětu díla a uchazeči o realizaci této stavby je zapracují do své nabídky.

6. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- projektová dokumentace stavby (METROPROJEKT Praha a.s., 10/2014) v digitální podobě na CD
- Posuzovací protokol projektové dokumentace stavby Čj: /2014/SSZ-UT2-Hk)
- Schvalovací protokol č.j. /2014-O6
- Dopis O6 č.j. 24689/14-O6 ze dne 4. 6. 2014

7. PLATNÉ A ÚČINNÉ DOKUMENTY A PŘEDPISY

7.1.1. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy a s interními předpisy objednatele (TKP, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění.**

7.1.2. Výše uvedené dokumenty lze získat na adrese:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,
Oddělení typové dokumentace, Nerudova 1, Olomouc, 772 58
kontaktní osoba: [redacted],
[redacted]
[redacted], www: http://typdok.tudc.cz nebo
http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html.