

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

„Přeložka železniční trati v úseku Stochov – Nové Strašecí“

Datum vydání: 14.7.2017



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



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.....	3
2.1. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	3
2.2. OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	3
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
4.1. VŠEOBECNĚ.....	4
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	4
4.3. ORGANIZACE VÝSTAVBY	4
4.4. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	4
4.5. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	5
4.6. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY.....	5
4.7. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	6
4.8. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	6
4.9. GEODETICKÁ DOKUMENTACE	8
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	9
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	9

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

Předmětem zadání je zpracování záměru projektu (dále jen ZP) včetně zpracování Ekonomického hodnocení a CBA tabulek, přípravné dokumentace (dále jen PD), oznámení EIA (dále jen dokumentace).

Součástí díla je kompletní projednání dokumentace v požadovaném rozsahu pro resortní schválení ZP a PD, součinnost při schvalovacích procesech, dále pak zpracování a podání žádosti o územní řízení na základě plné moci udělené objednatelem a součinnost se stavebním úřadem v územním řízení až po nabytí právní moci územního rozhodnutí.

Zhotovitel PD navrhne a s vlastníky pozemků a nemovitostí dotčených stavbou projedná způsob majetkoprávního vypořádání. Před započítím projektových prací bude v rámci zakázky proveden podrobný geotechnický průzkum v celém úseku plánované přeložky železniční trati. Vítězný uchazeč zajistí zpracování akustické studie a EIA.

1.2. Hlavní cíle stavby

Hlavním cílem stavby je odstranění výrazného propadu rychlosti vlivem špatného technického stavu tunelu, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění požadavků interoperability, zajištění splnění požadavků platné legislativy.

1.3. Místo stavby

Kraj: Středočeský
Okres: Kladno, Rakovník
Trať dle č. JŘ č. 120 Praha – Kladno - Rakovník
Traťový úsek dle č. TÚ: 0101 Praha Bubny – Chomutov
DÚ: 20 Stochov – Nové Strašecí

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

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 (osobní), F3 (nákladní)
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	386 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	528
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	č. 120 Praha – Kladno - Rakovník
Číslo traťového a definičního úseku	0101 20
Traťová třída zatížení	C2, hmotnost na nápravu 20t
Maximální traťová rychlost	80 km/h
Trakční soustava	nezávislá
Počet traťových kolejí	1
Organizování a provozování drážní dopravy	SŽDC D1
Správce	Oblastní ředitelství Praha

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

Příloha ZTP č.1 - Zákresy inženýrských sítí poskytnuté OŘ Praha – jsou součástí zadávací dokumentace.

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

Příloha č.2 – Kopie situace sledované varianty ve formátu PDF ze Studie „Přeložka trati Stochov – Nové Strašecí“ (1994, INPROCON s.r.o.)

Příloha č.3 - Geodetické a mapové podklady (železniční bodové pole (ŽBP) a železniční mapové podklady (ŽMP)) podklady (2016, SZDC s.o., SŽG Praha) - „Kladno-Lužná-Milostín_Projekt PPK.zip“ je závazný projekt osy koleje, na který musí být navázáno s novou přeložkou na obou koncích.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

V současné době se nepřipravují ani nerealizují žádné investiční akce ani opravné práce na předmětné trati ani v souvisejících úsecích. Stavba bude koordinována s případnými stavbami cizích právních subjektů.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Navržené technické řešení bude sledovat opuštění trati probíhající Rynholeckým tunelem, který je ve špatném technickém stavu. Touto přeložkou železniční trati zároveň dojde k uvolnění tohoto prostoru pro těžební činnost ČLUZ. Opuštění trati předpokládáme v úseku od km 44,606 do km 45,739 (dle přílohy č.2)
- 4.1.2. Hlavní náplní Přípravné dokumentace je navrhnout takové úpravy, která povedou ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu a zvýšení atraktivity železniční dopravy s ohledem na ekonomickou efektivitu dané investice.
- 4.1.3. Na základě níže uvedených parametrů a požadavků bude dokumentace zpracovaná tak, aby zlepšila technické a technologické vlastnosti příslušné trati, odstranila propady rychlosti a umožnila plně využít možnosti navrženého směrového vedení trati z hlediska traťové rychlosti. Součástí dokumentace bude i návrh zabezpečovacího zařízení. Návrh technického řešení musí být zpracovaný tak, aby provázanost jednotlivých stavebních úprav bylo možné redukovat s ohledem na ekonomickou efektivitu stavby.
- 4.1.4. Protihluková opatření navrhovat pouze v odůvodněných případech na základě výsledků akustické studie.
- 4.1.5. Zhotovitel prověří průchodnost umístění navrhovaných konstrukcí na pozemku třetích osob a případně využije pouze ty pozemky, u nichž nebude v rámci dalších stupňů přípravy problém s výkupem či převodem majetku pod správu SZDC s.o.

4.2. Dopravní technologie

Nejsou žádné zvláštní požadavky. Bude zpracováno dle Směrnice GR č.11/2006 Příloha 1 v rozsahu odpovídajícím povaze řešené stavby.

4.3. Organizace výstavby

Nejsou žádné zvláštní požadavky. Bude zpracováno dle Směrnice GR č.11/2006 Příloha 1

4.4. Zabezpečovací zařízení

- 4.4.1. V místě uvažované přeložky se nachází 1 úrovněový železniční přejezd zabezpečený PZS 3ZBL, v žkm 45,694 (dále jen PZS). PZS je reléového typu AŽD 71 s elektronickými doplňky, vybavené on-line stavovou diagnostikou s přenosem na diagnostický server DLS. Pro ovládací úseky jsou použity počítače náprav, stejně jako pro traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu AH88A s hradlem na trati, u kterého je zřízena závislost na přejezdu v km 44,063 a 45,694. V celém úseku vede zabezpečovací kabelizace částečně plněnými a neplněnými kabely. V Rynholeckém tunelu je tato kabelizace vedena v ocelové chrániče umístěné na výztuži tunelu.
- 4.4.2. PZS km 45,694 bude v rámci stavby zrušen a nahrazen mimoúrovňovým křížením v nové poloze. V traťovém úseku se počítá se zachováním zabezpečovacího zařízení třetí kategorie s rozdělením na dva traťové oddíly - AH s oddílovými návěstidly. Pro kabelizaci budou použity plněné kabely, kabelizace bude navržena nová v celém mezistaničním úseku. Veškeré kabelové trasy musí mít odpovídající krytí anebo být zajištěny proti neoprávněné manipulaci.
Předpokládá se zachování stávajícího způsobu řízení dopravy.
V rámci této zakázky bude projednána postradatelnost zbytného zabezpečovacího zařízení v úseku opouštěné trati. Odstranění zabezpečovacího zařízení, specifikovaného v rámci projednané postradatelnosti bude součástí této stavby.

4.5. Sdělovací zařízení

4.5.1. Ve stanicích je MRS a jsou bez signálu TRS. Dopravní kanceláře jsou s provozní úlohou dopravní deník a PC s aplikací Traťová poloha vlaku. Stanice jsou vybaveny rozhlasem pro cestující – hlášení pomocí PC.

4.5.2. Součástí přeložky je nová kabelizace TK10XN 0,8 kabelem TCE...EY a pokládka 2 trubek HDPE a optického kabelu 48 vláken SM v celém mezistaničním úseku. Ostatní sdělovací technologie zůstane zachována.

Technologie bude prioritně připojena na optický kabel.

4.6. Inženýrské objekty

4.6.1. Železniční svršek a spodek

Stávající stav: V km 44,600 – 45,690 byla v roce 2016 provedena oprava železničního svršku, který se skládá z prahů betonových B03 rozdělení „d“ s pružným upevněním, kolejnice 49 E1 svařené do BK. Železniční svršek v km 45,698 – 45,739 se skládá z prahů betonových SB6, upevnění tuhé ŽS4, kolejnice S49 svařené do BK. Na železničním spodku byla provedena stabilizace z důvodu zastížení zbahnělých oblastí.

Požadavky na nový stav:

Konstrukce železničního svršku bude navržena z nového materiálu a svařena do bezстыkové koleje (BK).

Návrh traťové rychlosti bude zpracován pro nedostatek převýšení $l=100\text{mm}$ a $l=130\text{mm}$.

Součástí PD bude návrh nového zemního tělesa, konstrukce prahového podloží a odvodnění v celé délce přeložky.

V rámci této zakázky bude projednána postradatelnost zbytného zařízení železniční infrastruktury v úseku opouštěné trati. Odstranění zařízení železničního svršku včetně výstroje dráhy, specifikovaného v rámci projednané postradatelnosti bude součástí této stavby.

4.6.2. Železniční přejezdy

Stávající stav: Přejezd v km 45,694 se světelnou signalizací se závorami (evidenční list – viz příloha č.1 ZTP). Jedná se o křížení účelové komunikace umožňující vjezd do areálu Českých lupkových závodů, a.s., Nové Strašecí (dále jen ČLUZ)

Požadavky na nový stav: Bude navržena náhrada přejezdu mimoúrovňovým křížením v nové poloze.

4.6.3. Mosty, propustky, zdi

Stávající stav: Propustek - km 44,605 - Železobetonový trubní propustek rozpětí 0,8 m

Propustek - km 45,663 - Železobetonový trubní propustek rozpětí 0,6 m

Zárubní zeď – km 44,878 – 44,932 - Kamenná zárubní zeď délka 54 m - vlevo

Zárubní zeď – km 44,865 – 44,945 - Kamenná zárubní zeď délka 80 m - vpravo

Zárubní zeď – km 45,444 – 45,510 - Kamenná zárubní zeď délka 66 m - vlevo

Zárubní zeď – km 45,444 – 45,540 - Kamenná zárubní zeď délka 96 m - vpravo

Požadavky na nový stav: Bude navržena demolice propustků a zdí v místě opouštěné stávající trati, které přestanou realizací přeložky plnit svoji funkci. Demolice tunelu nebude v této dokumentaci řešena.

Bude navržen nový železniční most jako náhrada za zrušený přejezd, který bude zajišťovat mimoúrovňové křížení s místní obslužnou komunikací zajišťující přejezd nákladních automobilů ČLUZ.

4.6.4. Ostatní inženýrské objekty

Na základě navrženého technického řešení bude prověřena nutnost přeložek stávajících inženýrských sítí, rekonstrukce stávajících komunikací návrhu protihlukových opatření apod.

4.6.5. Potrubní vedení

Zhotovitel prověří jejich existenci a polohu a popřípadě navrhne jejich ochranu či přeložku.

4.6.6. Železniční tunely

Stávající stav: Tunel č.107 – Rynholecký – km 44,959 – 45,435

Tunel byl vystavěn v roce 1870 v masivu jílové opuky, pevné, úlomkovité, tlačivé, vodonosné. Rozsáhlejší opravy byly prováděny v letech 1928, 1934, 1947 a 1948. Do začátku 70. let i přes proběhlé opravy došlo k tak závažnému zhoršení stavebního stavu tunelu, kdy ze statického hlediska hrozil kolaps tunelu, že bylo provedeno kompletní podskružení tunelu, které je zde dodnes. Od této doby zde probíhají pouze údržbové práce ve formě výměny výdřevy podskružení, či dotahování klínů.

Z pravidelně probíhajících podrobných prohlídek je zřejmé, že v tunelové troubě na viditelných místech za výdřevou dochází ke zhoršení stavu zdiva tunelové trouby i zdiva odvodňovacích štol a šachet (místy kaverny ve zdivu). Jednotlivé kameny jsou popraskané, některé se vytlačují do výdřevy a spárování je degradované. Tunel je bez izolace – voda stéká po opěrách, v zimním období je tunel zaledněn, led se tvoří i v kolejišti a je nutné ho průběžně odstraňovat.

Na průčelí obou portálů je povrchově zvětralé zdivo, spárování je místy narušené, uvolněné a v dolních částech i vypadané. Zdivo opěr je vydrolené v ploše do hloubky 15-20 cm a jeho eroze pokračuje.

Fošny podskružení se uvolňují, místy posunují a část již chybí. Jednotlivé klíny a podložky se uvolňují a vypadávají, dřevěné prvky je nutno neustále vyměňovat a doplňovat. Ocelové části (kolejnice a kotevní šrouby) jsou rezivělé, v narostlé rzi oslabené 3-5 mm a některé prvky jsou již nefunkční.

Od roku 2000 je zde zavedeno trvalé omezení rychlosti 30 km/h. Vzhledem ke zhoršujícímu se stavu z hlediska bezpečnosti bude zřejmě nutné v budoucnu snižovat rychlost v místě tunelu i pod rychlost 20 km/h.

Požadavky na nový stav : Realizaci záměru dojde k přeložení trasy ze stávajícího tunelu a v rámci projektové přípravy bude projednána jeho postradatelnost. Samotná demolice objektu Rynholeckého tunelu nebude součástí stavby.

4.6.7. Pozemní komunikace

Stávající stav: Trať kříží účelová komunikace v místě železničního přejezdu žkm 45,694, která zajišťuje přístup do areálu ČLUZ. V km cca 45,0 kříží železniční trať nad tunelem polní cesta.

Požadavky na nový stav: Obsahem dokumentace bude návrh vedení účelové komunikace, která bude křížit trať mimoúrovňově podjezdem jako náhrada výše zmíněného přístupu do areálu ČLUZ. Dále bude řešeno křížení polní cesty s přeložkou železniční trati, přičemž nové úrovňové křížení se nepřipouští.

4.6.8. Kabelovody, kolektory

Existenci a polohu zhotovitel ověří u jednotlivých správců vedení inženýrských sítí drážních i mimodrážních organizací.

4.6.9. Protihlukové objekty

Stávající stav: Nejsou žádné stávající protihlukové objekty

Požadavky na nový stav: Případná protihluková opatření budou navržena na základě akustické studie zpracované zhotovitelem dokumentace.

4.7. Pozemní stavební objekty

4.7.1. Nejsou evidovány

4.8. Životní prostředí

4.8.1. 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.

Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i objednatel požádá příslušný orgán ochrany přírody o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Žádost bude zaslána na odd. ŽP SSZ k připomínkám před vlastním odesláním na příslušný úřad.

PD bude zpracována v co největší možné podrobnosti, aby v dalších stupních dokumentace nedocházelo k takovým změnám, které by mohly znamenat opětovný proces posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. a současně dle podmínek závazného stanoviska posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Upozorňujeme, že záměr se nachází v blízkosti velkoplošného chráněného území CHKO Křivoklátsko a dále v blízkosti EVL Lánská obora a PO Křivoklátsko. V blízkosti dotčeného traťového úseku se též nachází památný strom – lípa malolistá.

4.8.2. Část B.3 PD bude uspořádána následovně:

B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí – popis jednotlivých složek životního prostředí.

B.3.2. Biologický průzkum – výsledky biologického průzkumu budou převzaty z předchozích sledování jarního a letního aspektu, která jsou řešena z časových důvodů a vegetačních poměrů v území samostatnou zakázkou malého rozsahu. Závěry tohoto průzkumu budou zohledněny v PD.

B.3.3 Dendrologický průzkum – kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu vyšší zeleně ze dne 31. 10. 2016, č.j.: S 43941/2016-SŽDC-O15, především s částí II, kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě (dohoda o kácení s příslušným OŘ). Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny. 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. Upozorňujeme, že pokud budou dřeviny káceny v rámci významného krajinného prvku, tak zde podléhají povolovacímu procesu i podlimitní dřeviny. Přílohou kapitoly budou aktualizované mapové zákresy zjištěné situace. Jednotlivé stromy určené ke kácení budou zaměřeny pomocí GPS systému.

B.3.4. Posouzení vlivu na krajinný ráz

B.3.5. Akustická studie, měření hluku a vibrací - 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 Objednatelem a budou součástí výpočtových bodů. Výsledná naměřená hodnota bude reprezentovat hladinu akustického tlaku zvuku dopadajícího na fasádu posuzovaného objektu, od které bude následně odečtena kombinovaná rozšířená nejistota měření. Ve studii budou definovány všechny použité vstupy, výpočtové body budou umístěny 2 m před fasádou chráněného objektu, pokud možno před okna objektu. U více podlažních objektů budou v rámci výpočtu zohledněna i vyšší patra. V podmínkách SŽDC se nově zavádí metodika na stanovení příslušných korekcí emisí hluku v závislosti na konstrukci železničního svršku. Pro jasně specifikované úseky s výměnou svršku (nutno ve studii přesně rozlišit) proto doporučujeme její použití. Metodika ve formátu PDF a její on-line aplikace je ke stažení zdarma po zaregistrování na stránkách <http://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 budou rovněž zpracovány kapitoly Vibrace a 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 Objednatele. Kontaminace štěrkového lože a ostatních zemin z demolovaných objektů (včetně výkopových zemin) bude určena na základě předběžného průzkumu, včetně chemického složení (geotechnické sondy atp.). Další částí bude i mapa s vytipovanými možnými deponiemi a mezideponiemi pro materiál za stavby. Náklady v rámci odpadového hospodářství budou vyspecifikovány jako samostatná položka, která bude součástí rozpočtů jednotlivých PS a SO. Vždy bude uvedeno, zda jsou přebytečné zemin y z výkopů nebo demolic v objemech odhadnuty nebo je proveden výpočet. A dále budou uvedeny jednotkové ceny vztahované 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.). Kapitola bude zpracována dle současně platné legislativy (Vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů).

B.3.7. Zemědělská příloha

B.3.8. Lesní příloha

- 4.8.3.** Dokladová část bude obsahovat mimo jiné následující vyjádření: k lokalitám NATURA 2000, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, dohoda o kácení s OŘ, výjimky, souhlas o vynětí ze ZPF, vyjádření k odnětí PUPFL atd.
- 4.8.4.** 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“.
- 4.8.5.** 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. Zpracované oznámení zhotovitel zašle prostřednictvím elektronické pošty k připomínkám na odd. ŽP SSZ, minimálně 14 dní před plánovaným odevzdáním.
- 4.8.6.** Součástí PD bude vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení adaptačních a mitigačních opatření stavebního záměru 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).

4.9. Geodetická dokumentace

4.9.1. Geodetická dokumentace bude vyhotovena a předána v souladu s přílohou č.1 Směrnice GR SŽDC č. 11/2006, ve znění pozdějších změn a doplňků s úpravou v části I.3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů:

- jako třetí odstavec se doplňuje nový odstavec: „Body železničního bodového pole se navrhují, stabilizují, zaměřují a dokumentují podle Metodického pokynu ředitele SŽG Praha – prozatímní č. 05/2016 Budování a správa ŽBP č.j. 3324/2016-SŽDC-SŽG PHA-PHA (účinnost 1.10.2016)“,
- 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)“,
- stávající čtvrtý odstavec se nahrazuje textem „Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle předpisu SŽDC M20/MP005 Metodický pokyn pro tvorbu prostorových dat pro mapy velkého měřítka č.j. S620/2016-SŽDC-O13 (účinnost 1.9.2016) (dokument je umístěn na adrese <http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>)“,
- Tato úprava se týká i odstavce Související dokumenty v základní části Směrnice GR SŽDC č.11/2006.

4.9.2. V případě doplnění geodetických a mapových podkladů (při umístění nových objektů mimo stávající hranici obvodu dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů) je součástí zakázky jejich doplnění zhotovitelem, kromě následného bodu 4.9.3..

4.9.3. Případné doplnění od objednatele převzatého ŽBP a převzatých ŽMP zajistí zhotovitel po dohodě se správcem ŽBP a ŽMP (SŽG Praha). Objednatel SŽDC, s.o.-SŽG Praha dodá ŽBP a ŽMP z roku 2014 platné TKP staveb státních drah a zajistí zaměření území lomu dle návrhu vedení nové trasy dle poskytnuté situace sledované varianty ve formátu PDF ze Studie „Přeložka trati Stochov – Nové Strašecí“ (příloha č.2).

4.9.4. ÚOZI objednatel před započítáním prací poskytne zhotoviteli vzor tabulky s názvem: „Přehled majetkoprávního vypořádání.xls“ pro vypořádání majetkoprávních vztahů (bude závazná pro všechny stadia přípravy a realizace stavby a bude postupně aktualizována jednotlivými zhotoviteli a bude předána dle dohody s ÚOZI objednatele).

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. Zhotovitelem dokumentace bude zpracováno Ekonomického hodnocení včetně CBA tabulek stavby „Přeložka železniční trati v úseku Stochov – Nové Strašecí“ dle Metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest, schválené dne 23.2.2016 v platném znění (dostupné na <http://web.opd.cz/document/>)
- 5.1.2. Objednatel dále požaduje vypracování finanční rozvahy varianty udržení tunelové trasy v provozuschopném stavu po dobu třiceti let.
- 5.1.3. Zhotovitelem dokumentace bude stanoven ochranný pilíř trati a odstupové vzdálenosti respektující POPD (plán otvírky, přípravy a dobývání) pro dotěžení ložiska pod demolovaným tunelem - tzn. horní hrana prvního skrývkového řezu budoucího lomu a sklon svahu v lomu, který neohrozí stabilitu železničního tělesa.
- 5.1.4. Před započítáním projekčních prací bude proveden podrobný geotechnický průzkum v celém úseku plánované přeložky železniční trati dle předpisu SZDC S4. V oblasti lomu, kde byl dosypán materiál v místě plánované přeložky, se ověří vhodnost a zhutnění zemin v dosypávce.
- 5.1.5. Zhotovitel zajistí údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí a pozemků, které budou dotčeny přeložkou stávající trati.
- 5.1.6. Odevzdání dokumentace stavby k odbornému připomínkovému řízení bude pro SŽG Praha i v digitální podobě ve formě otevřené – minimálně část I Geodetická dokumentace, část C.2 Koordinační situace a části E.1.1 Železniční svršek a spodek a E.1.2 Nástupiště („doc“, „xls“, „txt“, „dgn“).
- 5.1.7. Finální Přípravná dokumentace stavby předávaná ve struktuře InvestDokument bude vytvořena v aplikaci InvestDokument 4.2. a vyšší, nebo aplikaci InvestDokument Runtime (k dispozici na SSZ nebo portálu www.modernizace.szdc.cz). Otevřená a uzavřená verze dokumentů bude pod jednou hlavičkou označující název 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. 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: [REDACTED]

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