

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

**„Rekonstrukce ŽST Postoloprty, ŽST
Březno u Postoloprť a odbočky Vrbka“**

Datum vydání: 18.10.2023

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	3
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	4
1.1 Předmět zadání.....	4
1.2 Hlavní cíle stavby	4
1.3 Umístění stavby	4
1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení).....	5
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	5
2.1 Podklady a dokumentace	5
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	5
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	6
4.1 Dopravní technologie.....	6
4.2 Všeobecně.....	6
4.3 Organizace výstavby	6
4.4 Zabezpečovací zařízení	6
4.5 Sdělovací zařízení	9
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	11
4.7 Železniční svršek a spodek	13
4.8 Nástupiště	14
4.9 Železniční přejezdy	14
4.10 Mosty, propustky, zdi	15
4.11 Ostatní objekty	16
4.12 Pozemní stavební objekty	16
4.13 Geodetická dokumentace.....	18
4.14 Životní prostředí	18
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	18
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	18
7. PŘÍLOHY.....	19

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve VTP. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

ETCS	European Train Control System (Evropský vlakový zabezpečovací systém)
MD	Ministerstvo dopravy
PZTS	Poplachový zabezpečovací a tísňový systém (dříve EZS)
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
DŘT	Dispečerská řídicí technika
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
TOK	Traťový optický kabel
MRS	Malá radiová síť
VNPN	Výstraha při nedovoleném průjezdu návěstidla
VTO	Venkovní telefonní objekt
SK	Staniční kolej
DK	Dopravní kancelář
JZP	Jednotné záznamové prostředí
AC	Střídavý proud
DC	Stejnoseměrný proud
ZZEE	Záložní zdroj elektrické energie
EOV	Elektrický ohřev výměn
GSM-R	Global System for Mobile Communication for Railway - systém mobilní komunikace
TSI	Technické specifikace interoperability
TTZ	Traťová třída zatížení
TZB	Technická zařízení budov
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu a Doprovodné dokumentace „**Rekonstrukce ŽST Postoloprty, ŽST Březno u Postoloprty a odbočky Vrbka**“ 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 (dále jen „Směrnice MD V-2/2012“).
- 1.1.2 Dokumentace ve stupni ZP bude členěna dle Směrnice MD V-2/2012 a bude obsahovat všechny přílohy dané touto směrnicí. Přílohy budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P2 směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen „SŽ SM011“). Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání ZP na Centrální komisi MD.
- 1.1.3 Zpracování ekonomického hodnocení bude provedeno podle platné rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a SŽ.
- 1.1.4 Předmětem zadání je také vypracování Projektu inženýrskogeologického průzkumu, který bude zpracován dle Předpisu SŽ S4 Železniční spodek, příloha č. 9 (Projekt inženýrskogeologického průzkumu).
- 1.1.5 Součástí plnění je i zpracování Doprovodné dokumentace (DD). Požadavky na provedení a rozsah Doprovodné dokumentace jsou uvedeny v odst. 5.1.2 Rozsah a členění Doprovodné dokumentace.
- 1.1.6 Součástí plnění je i zajištění a doplnění potřebných podkladů, (nad rámec podkladů uvedených v čl. 2.) a mapových podkladů, nezbytných ke zpracování ZP.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Cílem díla je náhrada již nevyhovujících zabezpečovacích zařízení (staniční, traťová, přejezdová), snížení počtu dopravních zaměstnanců, zajištění bezbariérových nástupišť, snesení postradatelné infrastruktury a odstranění stávajícího propadu rychlosti a zvýšení traťové rychlosti.

1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Stavba bude probíhat na části trati 531B Louny předměstí – Postoloprty, 531C Odbočka Bažantnice – Odbočka Vrbka a části trati 531D Žatec západ – Most.
- 1.3.2 Stavební část bude zahrnovat část trati 531D Žatec západ – Most od km 213,650 do km 216,350 a část trati 531B Louny předměstí – Postoloprty od km 2,750 do km 3,630. Bližší specifikace pro jednotlivé profese je uvedena v kapitole 4.
- 1.3.3 Technologická část bude z pohledu zabezpečovacího zařízení zahrnovat SZZ ŽST Postoloprty, ŽST Březno u Postoloprty, odb. Vrbka a Odb. Bažantnice, TZZ v úsecích Postoloprty – odb. Vrbka – Počeradý; odb. Vrbka – odb. Bažantnice; Postoloprty – odb. Bažantnice – Březno u Postoloprty – Louny předměstí a nezbytné úpravy SZZ v ŽST Počeradý a Louny předměstí pro účely zavázání nových TZZ. Bližší specifikace zabezpečovacího zařízení a ostatních technologií je uvedena po profesích v kapitole 4.

Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S632300011
Kraj	Ústecký
Okres	Louny

1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)**1.4.1 Správcem trati/mostu/budovy/žst/ je OŘ Ústí nad Labem****Údaje o trati**

Traťový úsek	0561 Postoloprty (mimo) – Louny (mimo) (vč. Louny předm.)	0571 Bažantnice (mimo) – Vrbka (mimo)	0581 Žatec (mimo) – České Zlatníky (mimo) (vč. Obrnice)
Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	regionální	regionální	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6 / F4	F4	P5 / F3
Součást sítě TEN-T	ANØ / NE	ANØ / NE	ANØ / NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	188 00	189 00	187 00
Číslo trati podle TTP	531B	531C	531D
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	114		123
Číslo traťového a definičního úseku	0561 02 Postoloprty – Bažantnice 0561 F1 odb. Bažantnice 0561 12 Bažantnice – Březno u Postoloprt 0561 B1 žst. Březno u Postoloprt	0571 02 km 216,200 0571 04 – Bažantnice	0581 06 Lišany u Žatce – Postoloprty 0581 D1 žst. Postoloprty 0581 08 Postoloprty – Vrbka 0581 E1 odb. Vrbka
Traťová třída zatížení	C3	C2	C3
Maximální traťová rychlost	70 km/h	70 km/h	70 km/h
Trakční soustava	nezávislá	nezávislá	stejnoseměrná 3kV
Počet traťových kolejí	1	1	1

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ**2.1 Podklady a dokumentace**

- 2.1.1 Projekt stávajícího stavu prostorové polohy koleje.
- 2.1.2 Mapový podklad pro záměr projektu do hranic dráhy z r. 2019.
- Tyto podklady budou předány až vítěznému uchazeči.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.
- 3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
- Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ústecko a Mělnicko“ (přípravář stavby Ing. Petr Bošek, Správa železnic GŘ O6, mail: Bousek@spravazeleznice.cz)
 - Rekonstrukce mostu v km 1,075 trati 0561 Postoloprty (mimo) – Louny (mimo) (vč. Louny předm.) (přípravář stavby Bc. Tomáš Jelínek, Správa železnic OŘ Ústí nad Labem, mail: JelinekTo@spravazeleznice.cz)

- c) Oprava traťového úseku v km 3,622 – 6,955 (Březno u Postoloprty – Louny předměstí) a přejezdu P1920 (přípravář stavby Bc. Martin Řehák, Dis., Správa železnic OŘ UnL, mail: RehakMa@spravazeleznic.cz, předpoklad realizace v letech 2024-2025)
- d) Stavba ŘSD - „D7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu“, předpoklad realizace v letech 2025-2028
- e) Oprava mostních objektů v úseku Žatec – Postoloprty (TDS stavby p. Miloš Pícha, Správa železnic OŘ Ústí nad Labem, mail: picha@spravazeleznic.cz, předpoklad realizace v letech 2023-2024).
- f) Výstavba přejezdu P1920 v km 5,745 a náhrada přejezdu P1919 v km 4,365 trati Louny – Postoloprty
- g) ETCS+DOZ Ústí nad Labem – Cheb
- h) Zvýšení přechodnosti v traťovém úseku Počeradý - Obrnice (mimo)

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Dopravní technologie

- 4.1.1 Rozsah zpracování dopravní technologie bude odpovídat směrnici SŽ SM011. Dopravní technologie bude obsahovat dopravně-technologické posouzení navrženého technického řešení z pohledu budoucího nasazení ETCS.
- 4.1.2 Před zpracování dopravní technologie zajistí zhotovitel podklady výhledového počtu vlaků od objednavatelů. Výhledový rozsah osobní i nákladní dopravy bude odsouhlasen Správou železnic, GR O6. Přehled frekvence cestujících zajistí Zhotovitel dokumentace.

4.2 Všeobecně

- 4.2.1 Zhotovitel zpracuje vazbu na Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty (JZP ŽDC). Stavové informace (logy), doplňková data a záznamy zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a DDTS budou ukládána v Jednotném záznamovém prostředí železniční dopravní cesty do vybraných užitečných úložných oblastí (UÚO). Při návrhu vazby na JZP ŽDC bude postupováno dle dokumentu „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“ viz příloha č. 7.1.11 těchto ZTP. Popis vazby na JZP ŽDC bude popsán v samostatné kapitole ZP.
- 4.2.2 Definitivní předání Dokumentace dle odst. 2.4.2 VTP/ZP/08/23 bude provedeno v elektronické podobě v počtu 1x CD/DVD a 1x USB flash disk.

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 V rámci ZP bude zpracován návrh postupu výstavby za účelem zpracování ekonomického hodnocení a stanovení investičních nákladů.
- 4.3.2 Součástí záměru projektu bude návrh etapizace. Návrh etapizace bude kumulovat práce vyžadující výluky v úseku Lišany u Žatce – Postoloprty (lichá skupina) – odb. Vrbka do jednoho stavebního postupu, jehož délka bude minimalizována.

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 **ŽST Postoloprty** se nachází na jednokolejné trati Žatec záp. – Obrnice s vyústěním tratě směr Louny předměstí. Je vybavena staničním elektromechanickým zabezpečovacím zařízením Vz.5007 se světelnými návěstidly a se dvěma závislými stavědly (St.1 a St.2).
- 4.4.1.2 **Přejezd P1929 v km 215,140** je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se čtveřicí polovičních závor, bez závislosti na kolejových obvodech na trati, s vazbou na obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Postoloprty, kategorie PZS 3ZNLI (místní komunikace).

- 4.4.1.3 **SZZ Odb. Vrbka** je v provedení reléového zabezpečovacího zařízení - 3. kategorie (dle TNŽ 34 2620) typu AŽD 71 (cestového systému) s kolejovými obvody 275Hz a přijímači DSŠ-12S. SZZ umožňuje stavění vlakových cest ve směru 1. a 2. TK od/do Počerad, ve směru od/do Postoloprť a ve směru od/do Března u Postoloprť (přes Odb. Bažantnice).
- 4.4.1.4 **Odb. Bažantnice** je dálkově ovládanou dopravnou z odb. Vrbka. Odb. Bažantnice má soustředěnou reléovou výstroj v reléové místnosti odb. Vrbka.
- 4.4.1.5 **Přejezd P1930 v km 217,451** je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory, se závislosti na počítačích náprav na trati, s vazbou na obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení v Odb. Vrbka, kategorie PZS 3ZBI (účelová komunikace).
- 4.4.1.6 **ŽST Březno u Postoloprť** je vybavena mechanickým zabezpečovacím zařízením se světelnými návěstidly typu AŽD 70 (SZZ 2. kategorie dle TNŽ 34 2620) a dvěma závislými výhybkářskými stanovišti St I, St II. Výhybky a výkolejky v obvodu obou výhybkářských stanovišť jsou přestavovány ručně a jsou vybaveny mechanickými zámkami. Základní napájení SZZ je provedeno ze sítě ČEZ, nouzové napájení zajišťuje baterie a rotační měnič typu VÚD.
- 4.4.1.7 **Přejezd P1916 v km 2,757** je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor, závislé na kolejových obvodech na trati (jejich vnitřní výstroj je umístěna v odbočce Vrbka), s vazbou na obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Březno u Postoloprť, kategorie PZS 3SNLI (účelová komunikace).
- 4.4.1.8 **Přejezd P1917 v km 3,000** je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením s polovičními závory, závislé na kolejových obvodech na trati (jejich vnitřní výstroj je umístěna v odbočce Vrbka), s vazbou na obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Březno u Postoloprť, kategorie PZS 3ZNLI (komunikace III. třídy).
- 4.4.1.9 **Přejezd P1918 v km 3,549** je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závory kategorie PZS 1ZNLI (komunikace III. třídy). PZS není závislé na kolejových obvodech (v obou směrech) a je ovládáno tlačítkem ze St.I se závislostmi na vjezdovém a odjezdových návěstidel.
- 4.4.1.10 **Přejezd P1919 v km 4,365** je zabezpečen výstražnými kříži (účelová komunikace).
- 4.4.1.11 **Přejezd P1920 v km 5,745** je zabezpečen výstražnými kříži (účelová komunikace).
- 4.4.1.12 V km 5,535 mezistaničního úseku Březno u Postoloprť – Louny předměstí je do traťové koleje zaústěna vlečka č. 3026 Elektroporcelán Louny, která je tvořena třemi výhybkami vybavenými výměnovými zámkami. Vlečka je ze strany od ŽST Louny předměstí kryta mechanickým krycím návěstidlem se samostatnou předvěstí.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 V rámci stavby bude v ŽST Postoloprť navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo. Do nového staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie v ŽST Postoloprť dle TNŽ 34 2620 bude integrováno nové staniční zabezpečovací zařízení pro ŽST Březno u Postoloprť, odbočka Vrbka a odbočka Bažantnice. Do doby zřízení RDP Most budou odlišně od Pokynu SŽ PO-01/2021-GR dopravní odbočka Vrbka, odbočka Bažantnice a Březno u Postoloprť dálkově ovládány ze ŽST Postoloprť. Elektronické stavědlo bude splňovat podmínky pro dálkové ovládání a pro budoucí nasazení vlakového zabezpečovače třídy A, ETCS L2 na dotčeném úseku trati Žatec západ - Postoloprť - Počerad - Obrnice a dále

ETCS L1 LS na dotčeném úseku trati Postoloprty - odb. Bažantnice - Březno u Postoloprty - Louny předměstí a odb. Vrbka - odb. Bažantnice.

- 4.4.2.2 Traťové úseky Postoloprty – odb. Vrbka; odb. Vrbka – Počeradý; Postoloprty – odb. Bažantnice – Březno u Postoloprty – Louny předměstí a odb. Vrbka – odb. Bažantnice budou zabezpečeny novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie podle TNŽ 34 2620, s vnitřní částí umístěnou spolu se staničním zařízením v sousedních stanicích. V traťovém úseku Lišany u Žatce – Postoloprty bude ponecháno stávající TZZ 3. kategorie. V rámci stavby dojde k zavázání stávajícího TZZ do nového SZZ ŽST Postoloprty.
- 4.4.2.3 Bude navržena nezbytná úprava SZZ ŽST Počeradý a Louny předměstí za účelem zavázání nových TZZ 3. kategorie.
- 4.4.2.4 Pro všechna nová zabezpečovací zařízení bude navržena diagnostika s přenosem diagnostických dat do stanoveného místa soustředěné údržby. Diagnostika musí vycházet z koncepce předpisů SŽDC TS 2/2007-Z a SŽDC TS 4/2008-Z.
- 4.4.2.5 Pro zjišťování volnosti kolejových úseků budou navrženy počítače náprav, vyhovující TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238-3, které budou rozmístěny optimalizovaně ve vazbě na zpracovanou dopravní technologii.
- 4.4.2.6 Veškerá kabelizace bude navržena v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE včetně posouzení ostatních inženýrských sítí z hlediska vlivu uvažované střídavé trakční soustavy 25 kV.
- 4.4.2.7 Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů i napojení na stávající/nové úseky bude nutné vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné a dočasné stavy zabezpečovacích zařízení.
- 4.4.2.8 Součástí bude řešení problematiky napájení nových zabezpečovacích zařízení.
- 4.4.2.9 Přejezdy, které nebudou zrušeny, budou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle platné ČSN 34 2650 z důvodu zachování stávající rychlosti (70 km/h).
- 4.4.2.10 Technologie nového staničního zabezpečovacího zařízení bude vybavena funkcionalitou výstraha při nedovoleném průjezdu návěstidla (VNPN).
- 4.4.2.11 V rámci stavby budou použity kompozitní závorová břevna s LED břevnovými svítilkami, velké výstražné kříže a výstražníky v LED provedení. V případě přejezdu P1918 budou kvůli VVN vedení 2x 400 KV přímo nad přejezdem použity maximálně poloviční závory (případně čtyřkvadrantové provedení).
- 4.4.2.12 V případě návrhu PZS se 4kvadrantovými závorami musí být vždy prověřeno použití postupného (sekvenčního) sklápění závor. Přitom se pro výpočet předzváněcí doby pro přejezdy s pohybem chodců vždy použije výpočet podle bodu 5a) části B) dopisu čj. 3867/2017-SŽDC-O14 - viz Příloha 7.1.22 těchto ZTP. V případě negativního výsledku prověření použití postupného (sekvenčního) sklápění závor musí být tato skutečnost, včetně souvisejících důvodů, uvedena v Dokumentaci.
- 4.4.2.13 V případě výstavby nebo rekonstrukce závor se požaduje navržení a zřízení břevnových svítilen na:
- silnicích I. a II. třídy,
 - místních komunikacích funkční třídy B,
 - pozemních komunikacích, kde je nejbližší hranice křižovatky je od nebezpečného pásma přejezdu blíže, než stanoví ČSN 73 6380 pro nově zřizované přejezdy.
- 4.4.2.14 V případě výstavby nebo rekonstrukce závor na silnicích III. třídy a místních komunikacích funkční třídy C bude návrh použití břevnových svítilen posouzen

s ohledem na konkrétní situaci na přejezdu (dopravní moment, přehlednost pozemní komunikace, množství rušivých vlivů) dle dokumentu viz Příloha 7.1.33 těchto ZTP. Výsledek posouzení, včetně souvisejících důvodů, bude uveden v Dokumentaci.

- 4.4.2.15 Centrální přechod na nástupiště v ŽST Postoloprty bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK).
- 4.4.2.16 Projektant prověří možnost budoucího dálkového ovládání stávajícího SZZ ŽST Lišany u Žatce ze ŽST Postoloprty (v cílovém stavu z RDP Most). Dálkové ovládání ŽST Lišany u Žatce ze ŽST Postoloprty nebude součástí této stavby.
- 4.4.2.17 V rámci zpracování ZP budou navrženy 2 varianty realizace systému ETCS. Výsledná varianty vzejde z porovnání obou navržených variant:
 - a) V úseku Žatec západ – Obrnice bude navržen systém ETCS L2 ve výhradním provozu s benefity a v úseku Postoloprty – Louny předměstí bude navržen systém ETCS L1 LS. V obou traťových úsecích bude vybudován rádiový systém GSM-R. Tato varianta bude navržena v úzké vazbě na technické a časové řešení stavby ETCS+DOZ Ústí – Cheb.
 - b) V obou traťových úsecích (Žatec západ – Obrnice a Postoloprty – Louny předměstí) bude navržen systém ETCS L1 LS při dočasném zachování stávajícího rádiového systému SRD.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 **ŽST Postoloprty** - ve stávajícím stavu je v ŽST Postoloprty v provozu stávající místní kabelizace propojující stávající objekty ve stanici a VTO u přejezdu a vjezdů. Stávající kabelizace je pouze metalická a bude dotčena stavebními úpravami. Vzhledem k pokrytí trati signálem SRD se již nově VTO u vjezdů nebudují. Ve stanici je zřízen rozhlas pro cestující pouze s manuální obsluhou, reproduktory jsou umístěny na peroně a v hale. V současné době je dopravní kancelář v ŽST Postoloprty vybavena stávajícím zapojovačem Elsvo Modis - Z29. Na zdi v DK je umístěn náhradní zapojovač plechový svírkový pro 10 MB linek. Rozhlas pro cestující je ovládán ze samostatné hlasové soupravy. Na stole výpravčího je také umístěna 2x AUT telefonní pobočka a také ovládací soupravy SRD a MRS. Na polici na zdi je rovněž umístěno záznamové zařízení REDAT včetně monitoru, UPS a klávesnice s myší. V DK je vybudována také strukturovaná kabeláž pro připojení stávajících PC do datové sítě intranet. Telefonní pobočky ve stanici jsou řešeny jako vzdálení účastníci, připojení k telefonní ústředně v ŽST Louny. Ve sdělovací místnosti na stojanové řadě jsou umístěny dvě PGSky, které zajišťují telefonní provoz místních AUT poboček. V ŽST je také vybudován systém jednotného času, který je řízen hlavními hodinami ze stávající sdělovací místnosti. Stávající stav sdělovacích zařízení: Elsvo Modis-Z29, náhradní zapojovač AŽD svírkový na zdi, MRS, SRD, 2x AUT pobočka, MB linky, ovládaní rozhlasu a Záznamové zařízení. Ve stanici se nenachází žádné zařízení EZS. V současné době je v ŽST Postoloprty provozován stávající kamerový systém, který bude kompletně nahrazen novým kamerovým systémem. Ve stanici se nyní nenachází žádné informační zařízení. Na St.1 a St.2 jsou v provozu radiostanice MRS, obě bez záznamu.
- 4.5.1.2 **ODB. Vrbka** - ve stávajícím stavu je v Odb. Vrbka v provozu stávající místní kabelizace propojující stávající objekt odbočky a VTO u přejezdu a vjezdových návěstidel. Stávající kabelizace je pouze metalická a bude dotčena stavebními úpravami. Vzhledem k pokrytí trati signálem SRD se již nově VTO u vjezdů nebudují. V dopravní kanceláři jsou instalovány telefonní zapojovač Elsvo Modis - Z29 a nástěnné hodiny. Na zdi v DK je umístěn náhradní zapojovač pro 10 MB linek. Na stole výpravčího je také umístěna AUT telefonní pobočka

a také ovládací soupravy SRD a MRS. Objekt odbočky je vybaven systémem EPS, konkrétně ústřednou MHU 106.

- 4.5.1.3 **ŽST Březno u Postoloprty** - ve stávajícím stavu je v ŽST Březno u Postoloprty v provozu stávající místní kabelizace propojující stávající objekty ve stanici a VTO u přejezdů a vjezdů. Stávající kabelizace je pouze metalická a bude dotčena stavebními úpravami. Vzhledem k pokrytí trati signálem SRD se již nově VTO u vjezdů nebudují. Ve stanici není zřízen rozhlas pro cestující, ani systém EPS / EZS. V dopravní kanceláři je umístěn zapojovač Elsvo MTZ10-A. Na zdi v DK je umístěn náhradní zapojovač plechový svírkový pro 10 MB linek. Na stole výpravčího je také umístěna AUT telefonní pobočka a také ovládací soupravy SRD a MRS. Na St.1 je v provozu radiostanice MRS, bez záznamu.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 Bude navržena místní optická a metalická kabelizace k jednotlivým prvkům umístěným v kolejišti, rozvaděčům EOv a osvětlení. Traťový metalický kabel a tři HDPE trubky pro zafouknutí dálkového optického kabelu (DOK) a traťového optického kabelu (TOK) budou navrženy v úseku Postoloprty - Louny. Optická kabelizace bude navržena v souladu s TS 1/2022-SZ Optické kabely a jejich příslušenství v přenosové síti státní organizace Správa železnic.
- 4.5.2.2 V rozsahu pokládky kabelizace pro zabezpečovací zařízení v úseku Postoloprty-Vrbka-Počerady budou navrženy HDPE trubky a metalický traťový kabel.
- 4.5.2.3 Metalické kabely budou navrženy v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. traťový kabel a místní kabely musí být navrženy s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE.
- 4.5.2.4 Bude navržena ochrana a případně přeložka stávajících inženýrských sítí.
- 4.5.2.5 V rámci stavby bude vybudován přenosový systém IP/MPLS s emulací E1, dále budou použity aktivní prvky switchL2 a switchL3. Součástí stavby bude přepojení stávajícího telekomunikačního provozu na nové optické kabely a přenosové zařízení.
- 4.5.2.6 Bude navržen systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS) dle TS 2/2008-ZSE v platném znění.
- 4.5.2.7 Diagnostické informace všech sdělovacích zařízení a ostatních technologií (např. EOv, osvětlení a další) budou zapojeny do DDTS.
- 4.5.2.8 Prostory SŽ budou chráněny poplachových zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS) s bezkontaktní čtečkou karet služebních průkazů. Navržený systém PZTS musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE v platném znění.
- 4.5.2.9 Prostory s technologickým zařízením dráhy (sdělovací, zabezpečovací) budou vybaveny lokální detekcí požáru (LDP) s hlásiči požáru volenými dle souboru norem ČSN EN 54 jako součást systému PZTS a vazbou do systému DDTS.
- 4.5.2.10 V objektech Správy železnic bude vybudována strukturovaná kabeláž min cat. 5e nestíněná zakončená modulárními prvky.
- 4.5.2.11 Hodinové zařízení bude řízeno DCF signálem, podružné hodiny budou navrženy v souladu s TS 2/2021-S Podružné analogové hodiny v železničních stanicích a zastávkách s vteřinovou ručkou.
- 4.5.2.12 Bude navržen vizuální informační systém v souladu se směrnicí SŽ SM118, Orientační a informační systém Správy železnic, státní organizace v železničních stanicích a na železničních zastávkách a Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace a rozhlasové zařízení v IP provedení s hlášením dle jízdy vlaku. Rozhlasové zařízení musí umožnit kontrolu provedení hlášení a poskytovat

informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE v platném znění.

- 4.5.2.13 Pro sledování hran nástupiště bude navržen kamerový systém s kompresním algoritmem H.265. Navržený kamerový systém musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky technologických systémů dle předpisu SŽDC TS 2/2008-ZSE v platném znění.
- 4.5.2.14 Stávající rádiový systém SRD bude upraven pro začlenění do dálkového ovládání.
- 4.5.2.15 Návrh zapojovačů v IP technologii včetně síťových prvků potřebných pro jejich propojení.
- 4.5.2.16 Součástí stavby bude i MRS na IP technologii. Veškerá komunikace bude nahrávána na záznamové zařízení, které bude navrženo nové, popř. se využije stávající s doplněním o příslušný počet licencí.
- 4.5.2.17 V rámci zpracování ZP budou navrženy 2 varianty rádiového systému a souvisejícího sdělovacího zařízení v návaznosti na systém ETCS. Výsledná varianta vzejde z porovnání obou navržených variant:
 - a) V úseku Žatec západ – Obrnice a Postoloprty – Louny bude navržen rádiový systém GSM-R včetně samostatného přenosového systému IP/MPLS pro GSM-R a optické a metalické dálkové kabelizace v úseku Žatec západ – Obrnice. Tato varianta bude navržena v úzké vazbě na technické a časové řešení stavby ETCS+DOZ Ústí – Cheb.
 - b) V obou traťových úsecích (Žatec západ – Obrnice a Postoloprty – Louny) bude zachován stávající rádiový systém SRD a bude navržena, příp. doplněna, optická a metalická dálková kabelizace pro nasazení systému ETCS L1 LS.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

4.6.1.1 Napájení elektrickou energií:

- Žst. Postoloprty je napájena přípojkou NN z DS ČEZ do rozvaděče ve výpravní budově.
- Žst. Březno u Postoloprty je napájena přípojkou NN z DS ČEZ do rozvaděče ve výpravní budově.
- Odb. Vrbka je napájena přípojkou VN 22kV z DS ČEZ do sloupové trafostanice SŽ. Rozvodna NN je v budově.
- Odb. Bažantnice je napájena přípojkou NN z trafostanice Vrbka

4.6.1.2 Elektrický ohřev výhybek:

- Žst. Postoloprty nemá instalovaný EOVS
- Žst. Březno u Postoloprty nemá instalovaný EOVS
- Odb. Vrbka má instalovaný EOVS. Zastaralý systém s oddělovacími transformátory z r. 1990.
- Odb. Bažantnice má instalovaný EOVS. Zastaralý systém s oddělovacími transformátory z r. 1990.

4.6.1.3 Náhradní zdroj EE:

- Žst. Postoloprty nemá instalovaný ZZEE.
- Žst. Březno u Postoloprty nemá instalovaný ZZEE.
- Odb. Vrbka má instalovaný ZZEE. ČKD Hořovice 50/5 z r. 1980.

- Odb. Bažantnice nemá instalovaný ZZEE

4.6.1.4 Osvětlení:

- Žst. Postoloprty má osvětlení stožáry typu JŽ z r. 1980.
- Žst. Březno u Postoloprty má osvětlení typu JŽ a peronními betonovými stožárky z r. 1995.
- Odb. Vrbka má osvětlení stožáry typu JŽ z r.1990.
- Odb. Bažantnice má osvětlení stožáry typu JŽ z r.1990.

4.6.1.5 Dispečerská řídicí technika:

- Žst Postoloprty nemá instalovanou technologii DŘT
- Žst Březno u Postoloprty nemá instalovanou technologii DŘT
- Odb. Vrbka nemá instalovanou technologii DŘT
- Odb. Bažantnice nemá instalovanou technologii DŘT

4.6.1.6 Trakční a energetická zařízení:

- TV v ŽST Postoloprty + Postoloprty - Vrbka – stejnosměrná proudová soustava DC 3 kV trakční vedení sestavy „J“ z let výstavby 1984 – 1986. V hranicích stavby nebyly od vybudování žádné rekonstrukce nebo větší opravy. Celkově je zařízení ve stavu poplatném době 35 let stáří, doporučená doba výměn je do 30. let.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Dokumentace prověří, zda jsou ve všech případech k dispozici dostatečně dimenzované přípojky základní a náhradní napájecí sítě systémů staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení a technologií sdělovacího zařízení. Pokud bude pro napájení těchto technologií nutno upravit nebo doplnit napájení (např. zřídit UPS), bude toto součástí stavby.
- 4.6.2.2 Dopravní technologií stanovené výhybky v jednotlivých dopravních se vybaví elektrickým ohřevem výhybek. Bude navrženo doplnění stávajících drážních trafostanic 22/0,4 kV, popř. budou navrženy nové. Napájení EOVB bude navrženo přes jednotlivé rozvaděče, resp. skupiny rozvaděčů REOV, umístěných v kolejišti. Rozvaděče REOV budou vybaveny řídicími jednotkami. Systém EOVB bude zapojen do systému dálkového ovládání a diagnostiky dle TS 2/2008-ZSE.
- 4.6.2.3 V celém úseku bude v jednotlivých železničních stanicích, dopravních a zastávkách proveden návrh nového venkovního osvětlení nástupišť a přístupových komunikací pro cestující a osvětlení kolejiště dle ČSN EN 12 464-2 a předpisu SŽ E11 na základě zpracování Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽ E11. Ovládání osvětlení bude navrženo se zapojením do systému dálkového dohledu a diagnostiky dle TS 2/2008-ZSE.
- 4.6.2.4 V nových technologických objektech bude nutné provést kompletní elektroinstalace vč. ochrany před bleskem a přepětím vč. zařízením TZB. V případě instalací nových rozvodů VN nebo NN, bude nutné začlenit tyto do systému DŘT, resp. DDTS ŽDC
- 4.6.2.5 Pro řízení a snímání stavu nových technologických zařízení a PETZ v celém úseku z pracoviště ED bude navržena v příslušném rozsahu nová technologie zařízení DŘT, která bude kompatibilní se stávajícím a v navazujících stavbách navrhovaném systémem v oblasti působnosti OŘ SEE.
- 4.6.2.6 Při projektování stavebních úprav technologických objektů nebo kiosků, je nutné počítat s elektroinstalací (vč. zásuvek, osvětlení, VZT, klimatizace, temperování apod.), hromosvodem, pracovním a ochranným uzemněním

- 4.6.2.7 Návrh nového trakčního vedení bude v celém úseku navržen na budoucí konverzi 25 kV, AC. Po dokončení stavby bude dále sledována napěťová hladina DC 3kV. Nové TV bude navrženo minimálně v rozsahu ŽST Postoloprty a též v celém úseku Postoloprty – Vrbka, tedy km 214,250 až 216,350.
- 4.6.2.8 V rámci stavby bude zbudované nové DŘT včetně datového připojení. V případě nutnosti bude doplněno nebo navrhnuť nové DŘT. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do DDTS v souladu s TS 2/2008-ZSE. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.
- 4.6.2.9 Bude doplněno a upraveno ED. V případě nutnosti se navrhne rozsah úprav, dovybavení ED, potřebnými komponenty a programové vybavení respektující nový stav řízených technologických zařízení

4.7 Železniční svršek a spodek

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 Staniční koleje č. 5 (dopravní) a č. 2 a 7 (manipulační) v ŽST Březno u Postoloprty jsou neprovozuschopné se zákazem jízdy drážních vozidel z důvodu nevyhovujícího technického stavu (5. SK kolejnice T/dřevěné pražce, rok výroby 1938), manipulační kolej č. 2 je určena pro nakládku a vykládku. Na staniční koleje č 5,7 včetně příslušných výhybek v ŽST Březno u Postoloprty je vydáno platné oznámení o postradatelnosti. Na hranici životnosti jsou i koleje č. 3 (kolejnice T/pražce PAB r.v.1959) v ŽST Březno u Postoloprty.
- 4.7.1.2 V ŽST Postoloprty SK 5,7,8,6,4 (kolejnice S49, A/ dřevěné pražce, rok výroby 1959). 2. SK (kolejnice S49/pražce B91, rok výroby 2018) v ŽST Postoloprty. Ostatní železniční svršek v ŽST Postoloprty je v některých úsecích na hranici životnosti, avšak vzhledem k nízkému zatížení je v provozuschopném stavu.
- 4.7.1.3 Traťový úsek Lišany u Žatce - Postoloprty od km 213,625 kolejnice S49 1989, pražce dřevěné a betonové rok 1990. V tomto úseku se nachází oblouky a je zde rychlost 30 km/h, až do ŽST Postoloprty.
- 4.7.1.4 Traťový úsek Březno u Postoloprty – Louny předměstí včetně koleje 90P (Louny př.) TK na betonových pražcích SB5 z roku 1977 a kolejnice S49 z roku 1973. Dále se zde nachází odbočná výhybka na vlečku Elektroporcelán.
- 4.7.1.5 Železniční spodek je tvořen v mezistaničních úsecích převážně nezpevněnými příkopy a v úseku Březno u Postoloprty – Louny předměstí jsou drátovody. Odvodnění stanic odpovídá jejich stáří.
- 4.7.1.6 Součástí stavby bude zpracování orientačního průzkumu a geotechnické rešerše.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Bude navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku minimálně v rozsahu od km 213,650 v úseku Lišany u Žatce – Postoloprty až do km 215,305 v ŽST Postoloprty a dále ŽST Březno u Postoloprty km 2,750 – 3,630.
- 4.7.2.2 Rychlosti v hlavních a traťových kolejích budou navrženy co nejvyšší s ohledem na jejich využitelnost a investiční náklady, dopočteny budou rychlosti V100, V130, V150.
- 4.7.2.3 Návrh úprav železničního svršku a spodku bude pečlivě koordinován s úpravami dotčených souvisejících umělých staveb tak, aby vyvolané úpravy těchto staveb přednostně respektovaly hranice pozemku dráhy.
- 4.7.2.4 V místě kompletní rekonstrukce železničního svršku bude navržena i rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění.
- 4.7.2.5 V ŽST Postoloprty budou prověřeny takové úpravy, aby byla k dispozici alespoň jedna staniční kolej s užitnou délkou alespoň 500 m pro průvoz nákladních vlaků.

4.8 Nástupiště

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 V ŽST Postoloprty jsou 4 nástupiště, úroňové, s výškou 200 mm nad temenem kolejnice – vnější s dlažbou u 2. SK (81 m) a jednostranná vnitřní sypaná typu Tischer u 1. SK (83 m), 3. SK (128 m) a 5. SK (24 m).
- 4.8.1.2 V ŽST Březno u Postoloprty jsou 3 sypaná nástupiště s výškou 200 mm nad temenem kolejnice, vnější u 2. koleje (60 m), jednostranná u 1. SK (120 m) a 3. SK (110 m).

4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 V ŽST Postoloprty a v ŽST Březno u Postoloprty budou zřízena nová nástupiště s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK v souladu s ČSN 73 4959. Konkrétní návrh musí být koordinován s rozsahem úprav železničního svršku. Přístup k nástupištím bude bezbariérový. Nástupiště budou splňovat požadavky TSI PRM. Počet nástupních hran a jejich délka bude stanovena dopravní technologií na základě požadavků objednavatele osobní dopravy.

4.9 Železniční přejezdy

4.9.1 Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1 Přejezd P1916 v km 2,757 v traťovém úseku mezi ŽST Postoloprty a ŽST Březno u Postoloprty. Komunikace účelová. Konstrukce přejezdu je tvořena z přejezdových panelů.
- 4.9.1.2 Stavebně bude dotčen přejezd P1917 v km 3,000 v ŽST Březno u Postoloprty. Komunikace III/22539. Konstrukce je v ose koleje z železobetonových panelů Intermont Karlovy Vary a vnější části jsou tvořeny živící.
- 4.9.1.3 Stavebně bude dotčen přejezd P1918 v km 3,549 v ŽST Březno u Postoloprty. Komunikace III/22545. Konstrukce přejezdu je v ose kolejí z přejezdových panelů a vnější části jsou tvořeny živící. Je zde příčné odvodnění vozovky – šterbinový žlab.
- 4.9.1.4 Přejezd P1919 v km 4,365, zabezpečen pouze výstražnými kříži (příčemž traťová rychlost 70 km/hod), v traťovém úseku mezi ŽST Březno u Postoloprty a ŽST Louny předměstí. Komunikace účelová. Konstrukce přejezdu je tvořena z železobetonových přejezdových panelů.
- 4.9.1.5 Přejezd P1920 v km 5,745, zabezpečen pouze výstražnými kříži (příčemž traťová rychlost 70 km/hod), v traťovém úseku mezi ŽST Březno u Postoloprty a ŽST Louny předměstí. Komunikace účelová. Konstrukce přejezdu je tvořena z dřevěných prachů.
- 4.9.1.6 Stavebně bude dotčen přejezd P1929 v km 215,140 v ŽST Postoloprty. Komunikace je místní. Konstrukce přejezdu je v ose kolejí z železobetonových panelů a vnější části jsou tvořeny živící / železobetonové panely. Je zde příčné odvodnění vozovky – šterbinový žlab.

4.9.2 Požadavky na nový stav

- 4.9.2.1 Přejezd P1916 navržen na zrušení s podmínkou zřízení náhradní komunikace.
- 4.9.2.2 Projektant primárně prověří možnost zrušení přejezdů P1917; P1918; P1919 a P1920 v rozsahu dle SŽ SM86. Nebude-li možné přejezdy zrušit, bude zřízena nová přejezdová konstrukce.

4.10 Mosty, propustky, zdi

4.10.1 Popis stávajícího stavu

Trat' 0581 Žatec – České Zlatníky

- 4.10.1.1 **Propustek v km 214,405** z roku 1955 - trubní propustek o světlosti 700 mm a šířky 16 m, vlevo vtoková šachta, vpravo betonové čelo s odlážděním. Železobetonové trouby neznámého původu. Hodnocení: K2, Vtoková čtvercová šachta bez zábradlí v nevyhovujícím stavu s napojením cizích kanalizací, čelo vpravo má utržená rovnoběžná křídla. Trouby jsou po předešlém sesuvu žel. Spodku na středu prosedlé a nemají slícované styky.
- 4.10.1.2 **Propustek v km 214,631** z roku 1872 - kamenná klenba dle původních záznamů o světlosti 1000 mm a šířky 38 m pod šesti staničními kolejemi. Hodnocení: nehodnocen, Propustek nenalezen – zasypan, stav nelze zjistit.
- 4.10.1.3 **Propustek v km 215,126** z roku 1917 - propustek slouží jako podchod pod tratí v ulici Masarykova u přejezdu č. 3034. Deskový, zabetonované kolejnice, kolmá světlost 2 m, šířka 9,15, opěry kmenné zdivo, kamenné schodiště, na pravé straně je umístěna kanalizační mříž, odvádějící vodu do místní kanalizace, funkčnost odvodnění je omezená. Hodnocení: K2. NK - průsaky vody, trhliny. Opěry degradace spárování, lokální výluhy, zábradlí lokálně deformované, dlažba v podchodu lokálně poškozená.
- 4.10.1.4 **Propustek v km 215,233** z roku 1902 - nosná konstrukce dle zápisů desková, zabetonované kolejnice, opěry betonové, kolmá světlost 0,6 m, šířka 6 m. Hodnocení: K2.
- 4.10.1.5 **Propustky v km 214,092 a 214,276** - Propustek v km 214,092 bude řešen v rámci stavby „Oprava mostních objektů v úseku Žatec – Postoloprty“ a propustek v km 214,276 byl v roce 2012 přestavěn.
- 4.10.1.6 **Opěrná zeď v km 214,3 – 214,4** – vpravo, železobetonová, výška 1,7 m z roku 2003.

Trat' 0571 Žatec – České Zlatníky

Poznámka: do tratí 0571 a 0581 bude zasahovat stavba dvou nových železničních mostů vyvolaných výstavbou dálnice D7. (Investor ŘSD, stavba „D7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu“)

Trat' 0561 Postoloprty – Louny

- 4.10.1.7 **Propustek v km 2,985** z roku 1936 - trubní propustek u přejezdu č. P1917 o dvou otvorech průměru 400 mm, šířky 5,0 m s betonovými čely. Hodnocení: nehodnoceno. Trouby neznámého původu, místy obnažená výztuž, degradace betonu čel propustku, propustek nefunkční, zcela zanesen.
- 4.10.1.8 **Propustek v km 3,009** z roku 1936 - trubní propustek u přejezdu č. 1917 o dvou otvorech průměru 400 mm, šířky 5,6 m s betonovými čely. Hodnocení: K2. Trouby neznámého původu, místy obnažená výztuž, degradace betonu čel propustku.
- 4.10.1.9 **Propustek v km 3,545** z roku 1936 - trubní propustek u přejezdu č. P1918 o dvou otvorech průměru 400 mm, šířky 5,8 m s betonovými čely. Hodnocení: K2. Trouby neznámého původu, místy obnažená výztuž, degradace betonu čel propustku.
- 4.10.1.10 **Propustek v km 3,560** z roku 1936 - Trubní propustek u přejezdu č. 1918 o dvou otvorech průměru 400 mm, šířky 6,2 m s betonovými čely. Hodnocení: nehodnoceno. Trouby neznámého původu, místy obnažená výztuž, degradace betonu čel propustku, propustek nefunkční, zcela zanesen.

4.10.2 Požadavky na nový stav

- 4.10.2.1 U všech mostních objektů bude být stanovena zatížitelnost podle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů (čj. 11728/2021-SŽ-GR-O13, ze dne 4. března 2021 a prokázána přechodnost traťové třídy TTZ C3/70 (trať 0561, 0571 bez elektrického provozu), přechodnost TTZ D4/120 a D2/160 (trať 0581 s elektrickým provozem) Pro trať 0581 bude přechodnost stanovena pro mostní objekty v rozsahu stavební části dle bodu 3.1.2 - tedy km 213,650 až 216,350. Prokázání přechodnosti se v ZP dle VTP připouští v kategorii „A“. Pro trať 0581 se prokázání přechodnosti bude týkat nad výše uvedené objekty ještě mostů v km 215,615 až 215,807 a propustků v km 215,893 a 216,310.
- 4.10.2.2 Z hlediska mostů je trať 0561 a 0581 zařazena dle změny ČSN EN 1991-2 ed. 2 do 3. třídy tratí.
- 4.10.2.3 Další požadavky na zpracování mostních objektů jsou uvedeny ve VTP/ZP.
- 4.10.2.4 Kapacity jednotlivých propustků budou navrženy vždy podle hydrotechnických výpočtů pro jednotlivá povodí.
- 4.10.2.5 V rámci stavby budou stavebně řešeny objekty, které se nachází v úsecích s předpokládanou rekonstrukcí železničního svršku a spodku, tedy celkem 8 propustků.
- 4.10.2.6 Stavební zásah do opěrné zdi v km 214,3 – 214,4 se nepředpokládá.

4.11 Ostatní objekty

- 4.11.1 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, protihluková opatření a podobně.

4.12 Pozemní stavební objekty

4.12.1 Popis stávajícího stavu

- 4.12.1.1 Postoloprty výpravní budova – obálka budovy tj. fasáda, výplně otvorů, střecha opravena v roce 2018, vnitřní rozvody TZB původní, elektro původní, vnitřní povrchy původní, VPP opraveny. Dle PRON 2024-2028 je stav opotřebení budovy 10,41 %.
- 4.12.1.2 Postoloprty stavědlo č. 1 – zděný objekt s dřevěnou sedlovou střechou, OP 133 m³, stavebně technický stav budovy neuspokojivý, vyžilá fasáda, výplně otvorů i střecha, elektro původní, vnitřní povrchy původní.
- 4.12.1.3 Postoloprty stavědlo č. 2 - zděný objekt s dřevěnou sedlovou střechou, OP 149 m³, stavebně technický stav budovy neuspokojivý, vyžilá fasáda, výplně otvorů i střecha, elektro původní, vnitřní povrchy původní.
- 4.12.1.4 Březno u Postoloprty výpravní budova – zděný objekt s dřevěnou sedlovou střechou, OP 1144 m³, stavebně technický stav budovy neuspokojivý, vyžilá fasáda, výplně otvorů i střecha, vnitřní rozvody TZB původní, elektro původní, vnitřní povrchy původní. Odkanalizování do žumpy. Dle PRON 2024-2028 je stav opotřebení budovy 55,89 %.
- 4.12.1.5 Březno u Postoloprty stavědlo č. I - zděný objekt s dřevěnou pultovou střechou, OP 63 m³, stavebně technický stav budovy neuspokojivý, vyžilá fasáda, výplně otvorů i střecha, elektro původní, vnitřní povrchy původní.
- 4.12.1.6 Březno u Postoloprty stavědlo č. II - zděný objekt s dřevěnou valbovou střechou, OP 50 m³, stavebně technický stav budovy neuspokojivý, vyžilá fasáda, výplně otvorů i střecha, elektro původní, vnitřní povrchy původní.
- 4.12.1.7 Březno u Postoloprty stavědlový domek u vlečky - zděný objekt s dřevěnou pultovou střechou, OP 38 m³, stavebně technický stav budovy neuspokojivý,

vyžilá fasáda, výplně otvorů i střecha, elektro původní, vnitřní povrchy původní.

- 4.12.1.8 Vrbka odbočka – stavědlo – objekt s nosnou ocelovou konstrukcí s lehkým kovovým pláštěm a plochou střechou, vnitřní stěny z azbestových desek, OP 1462 m³, stavebně technický stav budovy neuspokojivý, vyžilá fasáda, výplně otvorů i střecha, elektro původní, vnitřní povrchy původní.
- 4.12.1.9 Louny předměstí stavědlo č.1 (č.p. 763) zděný objekt s dřevěnou sedlovou střechou, OP 536 m³, stavebně technický stav budovy neuspokojivý, vyžilá fasáda, výplně otvorů i střecha, elektro původní, vnitřní povrchy původní

4.12.2 Požadavky na nový stav

- 4.12.2.1 Po vymístění technologie a zrušení provozu bude zajištěna demolice objektů: Postoloprty stavědlo č. 1 a 2; Březno u Postoloprty – stavědlo č. I a II, stavědlový domek u vlečky; stavědlo odbočka Vrbka.
- 4.12.2.2 Postoloprty výpravní budova – prostory dotčené úpravou a instalací technologie budou uvedeny do náležitého stavebně technického stavu – obnova povrchů, TZB apod.
- 4.12.2.3 Zhotovitel je v rámci zhotovení díla povinen si vyžádat bezpečnostní kategorii pozemních objektů, která je součástí projektových prací (u O30 nebo u příslušné stavební správy). Zhotovitel zapracuje v ZP požadavek na zpracování Bezpečnostního projektu projekčního včetně ocenění pro objekty spadající do bezpečnostní kategorie I až III.
- 4.12.2.4 Zhotovitel ve spolupráci s Objednatel (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, identifikuje bezpečnostní zóny a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocení v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.
- 4.12.2.5 Bezpečnostní projekt projekční se vypracovává jako samostatný podkladový dokument pro objekty bezpečnostní kategorie I až III nejpozději ve stupni DSP/DUSP a bude popisovat požadavky na technická opatření fyzické ochrany v závislosti na bezpečnostní kategorii objektu a dále bude popisovat jejich implementaci, včetně režimových opatření a fyzické ostrahy po realizaci technických opatření fyzické ochrany. Závazná osnova Bezpečnostního projektu projekčního je Přílohou P16 Směrnice SM11. V případě změn, které mohou mít dopad do změny bezpečnostní kategorizace objektu/ů nebo do změny třídy bezpečnostní zóny/zón v projektu, je nutné aktualizovat i Bezpečnostní projekt projekční. U objektu/ů zařazených do bezpečnostní kategorie IV a V, u kterých se nevyžaduje Bezpečnostní projekt projekční, musí Zhotovitel dodržet požadavek na min. zabezpečení pro jednotlivou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 a opět musí ve spolupráci s O30 určit bezpečnostní zónu/zóny v objektu.
- 4.12.2.6 Jedině schválený Bezpečnostní projekt projekční, doplněný o Schvalovací protokol k bezpečnostnímu projektu projekčnímu vydaný O30, se stane podkladem pro další zpracování dokumentace a bude rozpracován do podrobností jednotlivých profesních částí příslušného projektového stupně. Projednání a schválení Bezpečnostního projektu projekčního podléhá výhradně O30.
- 4.12.2.7 Zhotovitel při návrhu bude klást důraz na optimalizaci a hospodárnost provozu s ohledem na dopad na životní prostředí – bude uvažováno využití „nových“ technologií a obnovitelných zdrojů energie (např. tepelná čerpadla, rekuperace, střešní FVE, odolné bezúdržbové pláště budov, předokenní rolety či žaluzie). Při návrhu těchto opatření bude prokázána efektivita, hospodárnost a účelnost vynaložených prostředků.

4.13 Geodetická dokumentace

- 4.13.1 V průběhu zpracování dokumentace budou Zhotovitelem na jeho náklady provedeny veškeré geodetické práce v rozsahu potřebném pro řádné zpracování záměru projektu.
- 4.13.2 Železniční bodové pole (ŽBP) splňující TKP staveb státních drah a dostupné železniční mapové podklady do hranic dráhy (ŽMP) zajistí Objednavatel prostřednictvím Správy železniční geodézie (SŽG).
- 4.13.3 Zhotovitel vyřeší napojení nového směrového a výškového řešení osy koleje na všechny navazující úseky trati. Dokumentaci osy koleje (projekt stávajícího stavu PPK) pro všechny navazující úseky trati poskytne prostřednictvím Objednatele příslušná SŽG.

4.14 Životní prostředí

- 4.14.1 Tato kapitola bude zpracována v souladu s kapitolou 4.3 VTP/ZP/08/23.
- 4.14.2 Vzhledem k tomu, že stavba zasahuje do EVL Ohře (most v km 1,900 Velký Langr přes Ohři), požádá Zhotovitel o stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody k možnému vlivu záměru na soustavu Natura 2000 dle § 45i Zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a následně o vyjádření příslušného úřadu, zda lze záměr zařadit do kategorie I nebo II Přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. a záměr tak podléhá posouzení (proces EIA). Součástí žádosti o vyjádření bude co nejúplnější popis záměru a mapový výstup s vyznačením umístění předmětného záměru ve vztahu k nejbližším chráněným územím a lokalitám soustavy Natura 2000.
- 4.14.3 Upozorňujeme, že stavba zasahuje do EVL Ohře a současně prochází záplavovými územími Q100 a aktivními zónami záplavového území Qakt vodních toků Ohře a Chomutovka. Stavba dále zasahuje do regionálních a nadregionálních prvků ÚSES, prochází územím s aktivními i stabilizovanými sesuvy a poddolovanými územími, chráněnými ložiskovými územími, dobývacími prostory těženými i netěženými a výhradními ložisky i ložisky nevyhrazených nerostů. V blízkosti záměru se nacházejí evidované staré ekologické zátěže.
- 4.14.4 Upozorňujeme, že v případě objektu „Březno u Postoloprty – stavědlo č. 2“ (ZDC.42.B15625) je střešní krytina tvořena z osinkocementových šablon, tedy materiálu s obsahem azbestu.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním tohoto díla:
- pro vypracování ZP se nepředpokládají
- 5.1.2 **Rozsah a členění Doprovodné dokumentace**
- 5.1.2.1 Doprovodná dokumentace vypracovaná ve fázi ZP bude minimálně zpracována v rozsahu čl. 2.4 přílohy P2 směrnice SŽ SM011.
- 5.1.2.2 Doprovodná dokumentace bude dále obsahovat:
- (a) Přehlednou situaci 1 : 10 000 a situace dopraven 1 : 1 000 dle čl. 2.5 Přílohy P2 směrnice SM011.

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 dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým vnitřním dokumentům a předpisům a typové dokumentaci na webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“ (<https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitri-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy>) a **<https://typdok.tudc.cz/> v sekci „archiv TD“**.

Pokud je dokument nebo vnitřní předpis veřejně dostupný je umožněno jeho stažení. Ostatní dokumenty a vnitřní předpisy jsou poskytovány v souladu s právními předpisy na základě podané žádosti na níže uvedených kontaktech:

Správa železnic, státní organizace

Centrum telematiky a diagnostiky

Odbor servisních služeb, OHČ

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

nebo e-mail: **typdok@tudc.cz**

kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782

Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC, v. 1.00 – 07/2022
- 7.1.2 Dopis O14 čj. 3867/2017-SŽDC-O14
- 7.1.3 Dopis O14 čj. 22098/2020-SŽ-GR-O14 a dokument „Dočasné požadavky na břevnové svítilny pro akce OR“
- 7.1.4 Oznámení o postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty v ŽST Postoloprty z 16.7.2015.
- 7.1.5 Oznámení o postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty v ŽST Březno u Postoloprty z 28.6.2018.