

Příloha č. 2

Zvláštní technické podmínky

**Dokumentace pro společné povolení
Projektová dokumentace pro provádění stavby
Dozor projektanta**

**„Zřízení nové kolejové váhy v obvodu ŽST
Plzeň hl. n.“**

Datum vydání: 02. 02. 2024

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1 Předmět díla	3
1.2 Rozsah a členění Dokumentace	3
1.3 Umístění stavby	4
1.4 Základní charakteristika trati.....	4
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	4
2.1 Podklady a dokumentace	4
2.2 Související podklady a dokumentace.....	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA.....	5
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	6
4.3 Zabezpečovací zařízení	8
4.4 Sdělovací zařízení	8
4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	9
4.6 Ostatní technologická zařízení	9
4.7 Železniční svršek a spodek	10
4.8 Mosty, propustky, zdi, kolejová váha	11
4.9 Ostatní objekty	12
4.10 Zásady organizace výstavby	12
4.11 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů).....	13
4.12 Životní prostředí	13
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	14
5.1 Všeobecně.....	14
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	14
7. PŘÍLOHY.....	14

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.

PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
DOSS	Dotčené orgány státní správy
NSZ	Nový stavební zákon - zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění účinném od 1. 1. 2024
ŽDC	Železniční dopravní cesta

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět díla

1.1.1 Předmětem Díla „Zřízení nové kolejové váhy v obvodu ŽST Plzeň hl. n.“ je:

- a) **Zhotovení Projektové dokumentace pro společné povolení**, která specifikuje předmět Díla v takovém rozsahu, aby ji bylo možno projednat ve společném stavebním a územním řízení, získat pravomocné společné povolení záměru dle zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, účinného od 1. 1. 2024 (dále jen NSZ), včetně notifikace autorizovanou osobou, zajištění výkonu Dozoru projektanta při zhotovení stavby a činností koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi a manuálu údržby.
- b) **Zpracování a podání žádosti o vydání společného povolení záměru** dle NSZ, včetně všech vyžadovaných podkladů, jejímž výsledkem bude vydání společného povolení záměru. Zhotovitel bude spolupracovat při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci (v případě odevzdání neúplné žádosti, přerušení z důvodů chybějících nebo vadně zpracovaných podkladů se jedná o vadu Díla).
- c) **Zhotovení Projektové dokumentace pro provádění stavby**, která rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět Díla v takovém rozsahu, aby byla podkladem pro výběrové řízení na zhotovení stavby.
- d) **Výkon Dozoru projektanta.**

1.1.2 Dále uváděný pojem „**Dokumentace**“ v těchto ZTP se rozumí zpracování příslušného stupně dokumentace / projektové dokumentace dle povahy Díla.

1.1.3 Cílem díla je výstavba nové kolejové váhy v obvodu ŽST Plzeň hl. n. včetně přípravy prostoru a infrastruktury pro její umístění. Zajištění potřebné technologie pro její provozování. Rovněž bude provedeno zrušení stávající kolejové váhy.

1.1.4 Výstavba nové kolejové váhy je potřebná vzhledem k současnému nevhodnému umístění stávající váhy, které vzniklo změnou konfigurace kolejí po dokončení jednotlivých staveb v Uzlu Plzeň. Váha je umístěna na dopravní koleji č. 14 v ŽST. Plzeň hl. n. os. n. a vyžaduje snížení rychlosti na 20 km/h, čímž dochází ke zpoždování osobní dopravy. Využití stávající váhy je nemožné z titulu časté závadnosti a nemožnosti provedení plnohodnotné opravy, vzhledem k jejímu stáří a chybějícím náhradním dílům.

1.2 Rozsah a členění Dokumentace

1.2.1 **Dokumentace ve stupni DUSP** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění (dále „vyhláška č. 499/2006 Sb.“), která bude použita jako dokumentace pro vydání povolení záměru dle NSZ stavby dráhy. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P5 směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen „SŽ SM011“).

1.2.2 **Dokumentace ve stupni PDPS** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění (dále „vyhláška 146/2008 Sb.“). V případě, že bude před zahájením prací na PDPS již vydána prováděcí vyhláška pro PDPS dle NSZ, bude PDPS zpracována dle nové vyhlášky. Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P7 směrnice SŽ SM011.

1.2.3 Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, zajištění zpracování veškerých potřebných průzkumů (inženýrskogeologický, stavebně technický, korozní atd.) nezbytných k návrhu technického řešení.

1.2.4 Oba stupně dokumentace (DUSP a PDPS) budou projednány a odsouhlaseny společně.

1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Stavba bude probíhat na trati č. 160 Plzeň hl. n. – Žatec západ v úseku Plzeň seř. n.

Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S632300181
Kraj	Plzeňský
Okres	Plzeň - město
Katastrální území	Plzeň
Správce	OŘ Plzeň

1.4 Základní charakteristika trati

Údaje o trati

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	F3
Součást sítě TEN-T	ANO / NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	180 - 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	160
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	719
Číslo traťového a definičního úseku	0501AB
Traťová třída zatížení	C3
Maximální traťová rychlost	85 km/h
Trakční soustava	Střídavá 25 kW/50 Hz AC
Počet traťových kolejí	

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Podklady a dokumentace

2.2 Související podklady a dokumentace

- 2.2.1 ČD DDC, KOLEJOVÁ VÁHA, ŽST. PLZEŇ (Projekt stavby ,10/2001).
- 2.2.2 ČD DDC, KOLEJOVÁ VÁHA, ŽST. PLZEŇ Kolejová váha TRAPPER DRS 120/9+8, 5+5m (RDS 10/2001).
- 2.2.3 UZEL PLZEŇ, 1.STAVBA – PŘESTAVBA PRAŽSKÉHO ZHLAVÍ, PS 34-24-06 ŽST PLZEŇ HL.N., PŘEMÍSTĚNÍ KOLEJOVÉ VÁHY (Projekt, 31.05.2013).
- 2.2.4 Kolejová váha je propachtována dopravci ČD Cargo, a.s., který ji provozuje jako zařízení služeb pro vlastní potřebu i pro jiné dopravce. Číslo smlouvy propachtovatele: 49571/2022-SŽ-GŘ-O5. Číslo smlouvy pachtýře: 5FJ282516.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 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.

- a) Opravná práce OŘ Plzeň: Přehled aktuálních opravných prací OŘ Plzeň bude předán při zahájení projekčních prací.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Zhotovitel zpracuje Dokumentaci v souladu s požadavky směrnice SŽ SM011.
- 4.1.2 Zhotovitel díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části z předchozího stupně dokumentace a související dokumentace, a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.3 Odstavce 3.4.8, 3.4.15 a 3.4.17 ve VTP/DOKUMENTACE/06/23 se ruší a nahrazují se následujícími odstavci:
- 3.4.8 **Součástí odevzdání Dokumentace ve stupni PDPS k připomínkovému řízení** bude vždy oceněný Soupis prací s výkazem výměr v otevřené formě ve formátu *.XLSM nebo *.XLSX a v elektronické podobě ve formátu *.PDF (viz 3.4.19 těchto VTP) v rozsahu a podrobnostech stanoveném vyhláškou 169/2016 Sb. [46] a Směrnicí SŽDC č. 20 [77].
- 3.4.15 **Definitivní odevzdání oceněného a neoceněného Soupisu prací v Dokumentaci ve stupni PDPS proběhne v otevřené formě ve formátu *.XLSX nebo *.XLSX** a v elektronické podobě v uzavřené formě ve formátu *.PDF (viz 3.4.19 těchto VTP).
- 3.4.17 Zhotovitel se zavazuje k součinnosti s Objednatелеm v probíhajícím zadávacím řízení na zhotovení stavby při řešení dodatečných informací, doplnění, či opravě Dokumentace ve stanovených lhůtách tak, aby nedošlo k posunu termínů podání nabídek. V případě potřeby úpravy Soupisu prací v probíhajícím zadávacím řízení na zhotovení stavby Zhotovitel odevzdá opravený Soupis prací Objednateli vždy v oceněné a neoceněné variantě v elektronické podobě v otevřené formě ve formátu *.XLSM nebo *.XLSX a v elektronické podobě v uzavřené formě ve formátu *.PDF (viz 3.4.19 těchto VTP). Na základě těchto úprav v Soupisu prací provede Zhotovitel aktualizaci Dokumentace v rozsahu všech příloh, kterých se tyto změny týkají nejpozději před zahájením zhotovení stavby."
- 4.1.4 Zhotovitel nebude zpracovávat 3D vizualizace, 3D zákresy vizualizací do fotografií a videokompozice dle kapitoly 9. Vizualizace, zákresy do fotografií a video kompozice VTP/DOKUMENTACE.
- 4.1.5 Dokumentace bude zpracována ve staničení trati Plzeň – Žatec.
- 4.1.6 Zhotovitel v případě jednání s provozovatelem distribuční soustavy GasNet, s.r.o. bude postupovat dle metodického postupu uzavřeného mezi SŽ a GasNet, s.r.o. Metodický postup bude poskytnut Objednatелеm na vyžádání.
- 4.1.7 Definitivní předání Dokumentace dle odst. 3.4.18 VTP/DOKUMENTACE/06/23 proběhne na médiu: CD (DVD).
- 4.1.8 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. 7.1.1 těchto ZTP.
- 4.1.9 V celém dokumentu VTP/DOKUMENTACE/06/23 se odkazy na „směrnici MD č. V-2/2012 [57]“ nahrazují odkazem na „Pravidla [57]“. Odkaz [57] v článku 12.2 Platné obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky ČR ve VTP/DOKUMENTACE/06/23 se nahrazuje následujícím zněním: „[57] Pravidla pro postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, čj.: MD-41709/2023-910/2, Prosinec 2023“.

4.2 Dopravní technologie

4.2.1 Popis stávajícího stavu

- 4.2.1.1 Stávající kolejová váha je umístěna v obvodu osobního nádraží v ŽST Plzeň v koleji č. 14 v km 102,899 - 102,926. Kolejová váha je typu Trapper DRS, váživost 120 t, 3 vážní mosty o délce 9 m, 8,5 m a 5 m. Kolejová váha umožňuje statické nebo automatické dynamické vážení nerozpojených železničních kolejových vozidel.
- 4.2.1.2 Kolejová váha je propachtována dopravci ČD Cargo, a.s., který ji provozuje jako zařízení služeb pro vlastní potřebu i pro jiné dopravce.
- 4.2.1.3 Popis a způsob obsluhy kolejové váhy je uveden v ZDD příloze č. 11 SŘ ŽST Plzeň hl. n.
- 4.2.1.4 ŽST Plzeň hl. n. je organizačně přidělena PO Plzeň.
- 4.2.1.5 ŽST Plzeň hl. n. je sídlem dirigujícího dispečera pro trať D3 Ejovice – Radnice a pro trať D3 Pňovany – Bezručice.
- 4.2.1.6 ŽST Plzeň hl. n. je řízena dálkově, a to obvod osobní nádraží, obvod Jižní Předměstí a obvod Nová Hospoda v základním stavu z pracoviště TD CDP Praha 512 a 513 s možností předání na místní řízení z PPV Plzeň výpravčí PPV Plzeň 2 – východ, výpravčí PPV Plzeň 3 – západ.
- 4.2.1.7 ŽST Plzeň hl. n. je řízena místně, a to obvod seřadovací nádraží z pracoviště výpravčího pro místní práci.
- 4.2.1.8 Ohlašovací pracoviště MU dle zákona č. 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů pro ŽST Plzeň hl. n. a přilehlé mezistaniční úseky je zřízeno na pracovišti záložního dispečera (TD 502) CDP Praha tel: 972 095 502. Při vzniku MU na styku drah v obvodu seřadovacího nádraží plní povinnosti ohlašovacího pracoviště výpravčí pro místní práci, tel. 972 090 201.
- 4.2.1.9 Železniční stanice Plzeň hlavní nádraží leží:
- V km 349,107 trati 709 České Budějovice – Plzeň hl. n. celostátní dráhy, která je v přilehlém mezistaničním úseku tratí dvoukolejovou a elektrizovanou trakční proudovou soustavou jednofázovou 25 kV, 50 Hz.
 - V km 349,107 trati 720 Plzeň hl. n. – Cheb celostátní dráhy, která je v přilehlém mezistaničním úseku tratí dvoukolejovou a elektrizována trakční proudovou soustavou jednofázovou 25 kV, 50 Hz.
 - V km 103,527 trati 712A Plzeň hl. n. – Česká Kubice státní hranice celostátní dráhy, která je v přilehlém mezistaničním úseku tratí jednokolejovou. V ŽST Plzeň hl. n. je až do km 105,498 (koleje č. 501, 502 v obvodu Jižní Předměstí) elektrizována trakční proudovou soustavou jednofázovou 25 kV, 50 Hz.
 - V km 103,527 trati 713 Beroun – Plzeň hl. n. která je v přilehlém mezistaničním úseku tratí dvoukolejovou a elektrizována trakční proudovou soustavou jednofázovou 25 kV, 50 Hz.
 - V km 97,349 trati 711 Plzeň hl. n. – Železná Ruda - Alžbětín, která je v úseku trati Plzeň hl. n. – Klatovy dráhou celostátní a v úseku Klatovy (od km 48,334 – konec výhybky č. 17) – Železná Ruda - Alžbětín dráhou regionální. Trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejová a v úseku trati Plzeň hl. n. – Klatovy (km 47,290 v traťové koleji Klatovy – Janovice nad Úhlavou) elektrizována trakční proudovou soustavou jednofázovou 25 kV, 50 Hz.
 - V km 0,000 trati 719 Plzeň hl. n. – Zatec – Velichov celostátní dráhy, která je v přilehlém mezistaničním úseku tratí jednokolejovou. V ŽST Plzeň hl. n. je až do km 2,990 (kolej č. 301 v obvodu seř. n.)

elektrizována trakční proudovou soustavou jednofázovou 25 kV, 50 Hz.

4.2.1.10 Z hlediska rozdělení stanice dle dopravního provozu je stanice rozdělena na 4 obvody, přičemž dotčená kolejová váha se nachází v obvodu osobního nádraží, které tvoří skupiny kolejí:

- Osobní koleje – koleje 0, 0b, 1, 1b, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 101, 101a, 102, 102a, 103, 104, 105, 106, 107, 107a (kusá), 201, 202.
- Sudé koleje – koleje 8a, 10, 12, 12a, 14, 16, 18, 20, 22 (kusá).
- Lobežské koleje – koleje 204, 206, 208, 210, 212, 251, 252 (kusá), 253, 254 (kusá), 255, 256 (kusá), 261 (kusá), 262a, 266 a účelové kusé koleje Správy železnic č. 208a, 262, 264.
- Čekací koleje – koleje 203, 205, 207 (kusá)
- Rozpouštěcí koleje – koleje 318, 320 pro přípravu vlaků k rozpouštění i pro rozpouštění (koleje 318, 320 se svážným pahrbkem), kolej 322 objížděná a pro přestavné jízdy. Spojovací koleje – koleje 921, 922, 922a, 923.

4.2.1.11 Hranice mezi osobním nádražím a seřadovacím nádražím je v úrovni návěstidel Lc931, Lc932, Se318, Se319, Se320, Se321. Hranice mezi osobním nádražím a obvodem Jižní Předměstí je v úrovni návěstidel Sc501, Sc502, Sc511 a Sc512.

4.2.1.12 V ŽST Plzeň hl. n. a to v obvodu osobního nádraží, v obvodu Jižní Předměstí, v obvodu Nová Hospoda a v části obvodu seřadovacího nádraží je zřízeno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronické staniční zabezpečovací zařízení ESA 11 s EIP a PMI obsluhované z jednotného obslužného pracoviště (dále v textu jen JOP), které je ovládáno z CDP Praha, z PPV Plzeň (obvod osobního nádraží, obvod Jižní Předměstí, a obvod Nová Hospoda) a z pracoviště výpravčího pro místní práci (obvod seřadovacího nádraží). Technologická část zabezpečovacího zařízení je umístěna ve stavědlové ústředně ústředního stavědla Triangl, ve stavědlové ústředně Plzeň Jižní Předměstí, ve stavědlové ústředně Nová Hospoda a v kontejnerech K1 a K2.

4.2.1.13 Organizování drážní dopravy je dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.

4.2.1.14 Vedoucím směny je „Dozorčí provozu – vedoucí směny“.

Na organizování drážní dopravy se dále podílejí:

- Výpravčí pro místní práci - Pracoviště na Ústředním stavědle Triangl. Obsazeno nepřetržitě. Obvod působnosti zahrnuje celý obvod seřadovacího nádraží. Zabezpečuje jízdy vlaků a PMD, dává a přijímá předvídané odjezdy ve směru Třemošná u Plzně; projednává jízdy vlaků ve směru do/z osobního nádraží s traťovým dispečerem 512 / výpravčím PPV Plzeň 2 – východ, včetně dávání a přijímání předvídaných odjezdů.
- Výpravčí PPV Plzeň 2 – východ - Pracoviště na ústředním stavědle Triangl. V základním stavu neobsazeno, povinnosti výpravčího PPV Plzeň 2 – východ plní výpravčí pro místní práci.
- Výpravčí PPV Plzeň 3 – západ - Pracoviště na ústředním stavědle Triangl. Obsazeno nepřetržitě.
- Výpravčí vnější služby - Pracoviště v kiosku na nástupišti č. 4. Obsazeno nepřetržitě.

4.2.1.15 Spojení v síti GSM-R CZ je možné z telefonního zapojovače TouchCall-K na příslušné záložce na těchto pracovištích:

- Výpravčí pro místní práci s možností GSM-R CZ STOP, GSM-R CZ funkční číslo: 773 275 02. Pro spojení se zaměstnancem v systému GSM-R CZ je přidělen rovněž mobilní telefon GSM-R typu TiGR 160R telefonní číslo: +420 959 802 378, funkční číslo: 773 275 52.

- Výpravčí PPV Plzeň 2 – východ, s možností GSM-R CZ STOP, GSM-R CZ funkční číslo: 779 276 02.
 - Výpravčí PPV Plzeň 3 – západ, s možností GSM-R CZ STOP, GSM-R CZ funkční číslo: 779 277 02.
 - Výpravčí vnější služby, bez možnosti GSM-R CZ STOP, GSM-R CZ funkční číslo: 773 283 02. Pro spojení se zaměstnancem v systému GSM-R CZ je přidělen rovněž mobilní telefon GSM-R CZ typu TiGR 160R telefonní číslo: +420 959 802 380, funkční číslo: 773 275 62.
- 4.2.1.16 Evropský vlakový zabezpečovač ETCS je Systém ETCS level 2, který je nasazen v úseku Beroun – Lipová u Chebu. Dohlíží na jízdu vlaků pomocí obousměrné rádiové komunikace mezi traťovou částí (radioblokové centrály – RBC) a jednotlivými mobilními částmi umístěnými na vozidlech. V řízené oblasti je jedno RBC.

4.2.2 Požadavky na nový stav

- 4.2.2.1 V případě, že stavbou dojde ke změnám parametrů dráhy (např. zvýšení rychlosti) dodat podklady pro konstrukci JŘ (O16) a pro tvorbu ZDD s dostatečným předstihem na odbor technologie OŘ Plzeň.

4.3 Zabezpečovací zařízení

4.3.1 Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1 V ŽST Plzeň hl. n. a to v obvodu osobního nádraží, v obvodu Jižní Předměstí, v obvodu Nová Hospoda a v části obvodu seřaďovacího nádraží je zřízeno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronické staniční zabezpečovací zařízení ESA 11 s EIP a PMI obsluhované z jednotného obslužného pracoviště, které je ovládáno z CDP Praha, z PPV Plzeň (obvod osobního nádraží, obvod Jižní Předměstí, obvod Nová Hospoda) a z pracoviště výpravčího pro místní práci (obvod seřaďovací nádraží). Zabezpečovací zařízení 2. kategorie je v části kolejiště ovládané ze St. 14.
- 4.3.1.2 Kolejová váha nemá zabezpečovací zařízení.

4.3.2 Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1 Umístění nové kolejové váhy (dle zvoleného typu a rozměrů) může být v kolizi se seř. návěstidlem Se8. V případě této kolize zahrne zhotovitel do projektové dokumentace provozní soubor na přemístění tohoto návěstidla, včetně případné úpravy KSU a TP.
- 4.3.2.2 U kol. č. 14 upravit KSU a TP po odstranění ukolejného stožáru s kamerou mezi kol. č. 14 a 16 v místě konce stávající váhy.

4.4 Sdělovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 Kolejová váha je typu Trapper DRS, váživost 120 t, 3 vážní mosty o délce 9 m, 8,5 m a 5 m.
- 4.4.1.2 Řídící vážní elektronika je umístěná v samostatné technologické skříni v blízkosti tělesa kolejové váhy.
- 4.4.1.3 Prostor kolejové váhy je monitorován kamerovým systémem s přenosem na klientské pracoviště.
- 4.4.1.4 Elektronika kolejové váhy a kamerový systém je napojen pomocí MOK do sdělovací místnosti ÚS Plzeň hl. n. (triangl) a dále do přenosové sítě TDS.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 Nová technologie kolejové váhy bude připojena pomocí optického kabelu SM 9/125 – počet potřebných vláken kabelu MOK bude upřesněn v rámci zpracování dokumentace. Kolejová váha bude připojena do sítě UAS (intranetu). Kabel bude uložen HDPE trubce 40/33. Kabel bude uložen v zemi mezi váhou a stavědlem 14 – sdělovací místností.
- 4.4.2.2 Technologie nové kolejové váhy bude integrována do systému DDTS – technologická síť.
- 4.4.2.3 V rámci zpracování dokumentace bude prověřeno v případě obou sítí volnost portů aktivních prvků, případně budou doplněny.
- 4.4.2.4 Nová technologická skříň bude umístěná vně kol. č. 322 v kolmém průmětu ke kolejové váze.
- 4.4.2.5 Technologická skříň stávající kolejové váhy bude odstraněná včetně odpojení veškeré kabelizace.
- 4.4.2.6 U stávající kolejové váhy mezi kol. č. 14 a 16 zdemontovat stožár s kamerou včetně jejího odpojení.
- 4.4.2.7 Bude instalován nový HW a SW kolejové váhy v prostoru st. 14 a bude vytvořeno přívětivé uživatelské prostředí pro obsluhu kolejové váhy.
- 4.4.2.8 Rovněž bude u kolejové váhy vytvořen izolovaný kamerový systém pro sledování pohybu na kolejové váze.

4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 V současné době je odběrné místo samostatně měřeno elektroměrem.
- 4.5.1.2 Kolej č. 14 je elektrifikovaná jednofázovou trakční proudovou soustavou o střídavém napětí 25 kV/50 Hz s ochranným pásmem 7 m.
- 4.5.1.3 Kolej č. 318 je elektrifikovaná jednofázovou trakční proudovou soustavou o střídavém napětí 25 kV/50 Hz s ochranným pásmem 7 m.
- 4.5.1.4 Kolej č. 318 je odpojována (vypínána) úsekovými odpojovači ÚO 306, 27, 203 v etapě E55 (kol. č. 306 – 417) a úsekovými odpojovači ÚO 14 a 27 v etapě E51 (kol.č.308).
- 4.5.1.5 Kolej č. 14 je odpojována (vypínána) úsekovým odpojovačem ÚO 8 v etapě E30.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 Napájení nové kolejové váhy bude provedeno vybudováním nové el. přípojky NN z kabelové skříně KS78 umístěné vně kol. č. 322 v km 0,980.
- 4.5.2.2 Vedle kabelové skříně bude osazen pilíř s elektroměrovým rozvaděčem pro samostatné měření el. spotřeby technologie kolejové váhy. Provedení a zapojení elektroměrového rozvaděče musí odpovídat a splňovat platné „Technické podmínky připojení k Lokální distribuční soustavě železnice, část 1 – obchodní měření“. V elektroměrovém rozvaděči bude provedena příprava pro osazení komunikátoru DOE.
- 4.5.2.3 Napájecí skříň stávající kolejové váhy zůstane ponechána pro další případné využití. Dojde pouze k odpojení napájení kolejové váhy.

4.6 Ostatní technologická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Stávající kolejová váha je typu Trapper DRS, váživost 120 t, 3 vážní mosty o délce 9 m, 8,5 m a 5 m. Kolejová váha umožňuje statické nebo automatické

dynamické vážení nerozpojených železničních kolejových vozidel. Snímání zatížení vážných nosníků je prováděno tenzometrickými snímači SCALEX SB2 100 kN. Vážní elektronika sestávající z vyhodnocovací jednotky SCALEX 1700 (každý modul váhy je vybaven vlastní vyhodnocovací jednotkou) a řídicího procesoru SCALEX 2200 je umístěna v samostatné technologické skříni v blízkosti tělesa kolejové váhy. Skříň elektroniky řízení kolejové váhy je připojena místním optickým kabelem do sdělovací místnosti ÚS Plzeň hl. n. (triangl) do sítě TDS. Prostor kolejové váhy je monitorován kamerou. Obslužné pracoviště kolejové váhy je umístěno na provozním pracovišti ČD Cargo na seřadovacím nádraží.

- 4.6.1.2 Stávající kolejová váha již nevyhovuje současným požadavkům na provoz (zastaralá technologie řídicí elektroniky, nedostupnost náhradních dílů).

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Požadujeme vybudování nové kolejové váhy stejného nebo systémově podobného typu, včetně nové řídicí elektroniky a nového napojení na datovou síť TDS.
- 4.6.2.2 Nová kolejová váha musí být monitorována kamerovým systémem s přenosem na určená klientská pracoviště.
- 4.6.2.3 Nová kolejová váha bude umístěna na kol. č. 318 do prostoru mezi trakční bránu TP 19 - 20 a TP 575 (km 0,978 – km 1,008) v souladu s požadavky na způsob jejího umístění.
- 4.6.2.4 Kolejová váha bude umístěná v přímé a mimo mostní konstrukci mostu (Gambrinus) evidenční poloha km 108,629. tzn., že konec nově umístěné kolejové váhy může být nejdále 2 m před TP 575, tj. nejdále do km 1,008.
- 4.6.2.5 Předpokládaná délka kolejové váhy je max. 30 m.
- 4.6.2.6 Ovládání kolejové váhy bude umístěno vně kol. č. 322 v kolmém průmětu ke kolejové váze mimo volný a schůdný manipulační prostor.
- 4.6.2.7 Výstupy z ovládání (informace z měření váhy) budou směřovány na klientské pracoviště (ČD Cargo, stavědlo č. 14).

4.7 Železniční svršek a spodek

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 Stávající kolejová váha v koleji č. 14 byla zřízena při rekonstrukci Uzlu Plzeň 1. stavba, jako přemístění z původního místa, ze které lze i čerpat dokumentaci skutečného provedení stavby.
- 4.7.1.2 Stávající kolejová váha je umístěna v koleji č. 14 v přímé. Kolej je zřízena ze sestavy železničního svršku tvořeného novými kolejnicemi S49 a pražci B91S z roku 2016. Z pohledu bezstykové koleje je konstrukce kolejové váhy oddělena od navazující BK ochrannými styky. Kolej je odvodněna do trativodu umístěného ve směru staničení na levé straně.
- 4.7.1.3 Nově uvažovaná kolej pro umístění kolejové váhy je kol. č. 318 v ŽST Plzeň hl. n.
- 4.7.1.4 Stávající kolej č. 318 je tvořena z kolejnic tvaru S49 a pražců B91S z roku 2015.
- 4.7.1.5 Kolej je zřízena na novém železničním spodku, který je odvodněný v celé délce koleje na levou stranu. V části koleje do společného trativodu mezi kolejí č. 320 a 322 a v části do levého trativodu mezi kolejí č. 318 a 320. Podrobnosti stanoví dokumentace skutečného provedení stavby Uzel Plzeň 1. stavba.

- 4.7.1.6 Směrové poměry koleje jsou s ohledem na stísněné poměry respektující uspořádání na mostě „Gambrinus“ v km cca 102,500 a 1,000 následující: na konec výhybky č. 16 od km 0,884 navazuje oblouk o poloměru $R=300$ m s délkou oblouku 78,717 m, od km 0,963 do km 1,034 je kolej vedena v přímé, od km 1,034 do km 1,182 je kolej v oblouku $R=340$ m, $D=0$ a dále navazuje až do výhybky 326 ab přímá.
- 4.7.1.7 Sklon koleje je uzpůsoben koleji vedené ke spádovišti. Od konce výhybky č. 16 je kolej vedena ve sklonu 0 ‰ od km 1,042 je kolej ve sklonu -2,958‰ a od km 1,172 je kolej ve sklonu -8,98‰ se spádem ve směru do Třemošné.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Při zrušení kolejové váhy v koleji č. 14 požadujeme demontovat celé zařízení kolejové váhy.
- 4.7.2.2 Sestavu železného svršku je nutno doplnit ve stejném provedení jako jsou navazující úseky koleje včetně obnovení bezстыkové koleje v celé nezbytné délce.
- 4.7.2.3 Požadujeme navrhnout doplnění konstrukčních vrstev se zajištěním odtoku srážkových vod do odvodnění koleje.
- 4.7.2.4 V prostoru stávající kolejové váhy odstranit nepotřebnou výstroj trati (4x rychlostník).
- 4.7.2.5 V místě nově zřízené kolejové váhy je nutno navrhnout úpravy železničního spodku i svršku dle požadavků nového zařízení.
- 4.7.2.6 Odvodnění základové spáry nové kolejové váhy zaústit do stávající trativodní sítě nebo samostatně odvodnit vně kol. č. 322.
- 4.7.2.7 Na obou koncích kolejové váhy zřídit ve stávajících částech navazující koleje ZKPP dle předpisu SŽ S4 (pro mostní konstrukce) a dle příslušných VL.

4.8 Mosty, propustky, zdi, kolejová váha

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 Jedná se o stávající kolejovou váhu typu Trapper DRS 120t/9000+8500+5000 mm, což je třímostová kolejová váha pro statické a automatické dynamické vážení nerozpojených železničních vagonů s délkami jednotlivých mostů / modulů 9,0 m, 8,5 m. a 5m. Mechanická část kolejové váhy je tvořena ocelovou mostovou konstrukcí (vážní nosníky), která jsou vloženy do železobetonového prefabrikovaného základu.
- 4.8.1.2 Prostor mezi nosníky je kryt krycími plechy. Konstrukce kolejové váhy a její parametry odpovídají předpisům UIC 71.
- 4.8.1.3 Snímání zatížení vážních nosníků je prováděno tenzometrickými snímači zatížení SCALEX SB2 100kN a umožňuje přejezdovou rychlost váhy až 40 km/h.
- 4.8.1.4 Vážní elektronika sestává z vyhodnocovací jednotky SCALEX 1700 (každý modul váhy je vybaven vlastní vyhodnocovací jednotkou), řídicího procesoru SCALEX 2200 a z interaktivního vážního data zpracujícího procesoru / počítače SCALEX PC na bázi personálního počítače PC, který umožňuje rozsáhlé zpracování zvážených a doplňkových údajů. Vážní počítač umožňuje připojení k nadřazenému počítačovému systému uživatele váhy. Veškerá navážená a doplňková data jsou přenášena do informačního systému provozovatele vážního systému.
- 4.8.1.5 Technická data:
- celková váživost: 120t
 - váživost jednotlivých mostů: most 1 ($l=9000$ mm) - 60 t
most 2 ($l=8500$ mm) - 60 t

most 3 (l=5000mm) - 60 t

- napájení: 230V/50Hz
- přesnost vážení: obchodní váha dle doporučení OIML a normy STN EN 45 501 (statické vážení), resp. doporučení OIML IR106 a TPM 4184-00 (dynamické vážení)
- staticky: třída III
- dynamicky: třída 0,5 při tažení (tzn. v provozu max. přípustná chyba do 0,5%, při prvotním ověření do 0,25%), 1 při sunutí
- způsob dynamického vážení: tažením i sunutím soupravy
- schválení: schválena jako stanovené měřidlo pro úřední ověřování pod značkou schválení typu TSK 128/02- 003
- rychlost vážení: do 10 km/hod
- přejezdová rychlost: 20 km/hod (původní rychlost 40 km/hod byla z důvodu vysoké frekvence dopravy a opakujících se závad omezena)

4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 Parametry nové kolejové váhy budou totožné nebo kvalitativně vyšší s porovnáním s váhou stávající.
- 4.8.2.2 Požadavky na novou kolejovou váhu:
- spodní stavba (vana) bude prefabrikovaná z železobetonu
 - kolejová váha bude řádně odvodněna
 - jednotlivé vážní moduly (ocelové konstrukce) budou nově vyrobeny a opatřeny schváleným protikorozním nátěrem
 - váha bude napojena na novou vážní elektroniku
 - rychlost pojezdu 40 km/hod
 - rychlost při vážení do 10 km/hod
 - traťová třída zatížení D4
- 4.8.2.3 Další požadavky na zpracování mostních objektů jsou uvedeny ve VTP/DOKUMENTACE.
- 4.8.2.4 Pro novou kolejovou váhu bude zpracována Tabulka objektů dle přílohy P15 směrnice SŽ SM011.

4.9 Ostatní objekty

- 4.9.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro zhotovení 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 podle závěrů hlukové studie a podobně.

4.10 Zásady organizace výstavby

- 4.10.1 U nutných výluk požadujeme přijmout takovou technologii prací, která přinese co největší zkrácení výlukových prací a co nejmenší rozsah výluk drážní dopravy. Výlukové práce požadujeme realizovat ideálně v zákrytu jiných výlukových prací.
- 4.10.2 Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.10.3 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí koleje, popř. ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku, v daném stavebním postupu - časovém období.
- 4.10.4 V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí/ZZ:
- a) délka trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u významných denních nebo nočních výluk zastavujících provoz);

- b) vymezení vylučovaných kolejí (námezíkem či hrotem výhybky/návěstidlem/kilometricky);
- c) činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ) a zajištění jízdy vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích;
- d) při všech změnách stavu je nutno přesně specifikovat rozsah funkčnosti ZZ;
- e) stručný rozsah prací;
- f) počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout, a vyčíslení finanční náročnosti NAD;
- g) přístup mechanizace;
- h) přístup mechanizace na staveniště.

4.10.5 V dokumentaci budou vyznačeny předpokládané plochy zařízení staveniště, nutné pro výstavbu jednotlivých SO a PS, vytipovány přípojné body elektrické energie, telefonu, vody, popř. plynu včetně řešení nutného sociálního zázemí pro pracovníky. Podmínky napojení na inženýrské sítě pro účely zařízení staveniště budou předběžně projednány se správcí sítí.

4.11 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů)

- 4.11.1 SŽG poskytne železniční mapové podklady (výkres, seznam souřadnic a technickou zprávu) včetně platného ŽBP, které má v archivu SŽG v rozsahu dle přílohy 7.1.5 ZTP s platností k datu zaměření 2018 - 2019 v datovém modelu podle metodického pokynu SŽ M20/MP005 ve znění Změny č. 5.
- 4.11.2 Případnou aktualizaci či doměření geodetických a mapových podkladů nad rámec podkladů předaných Objednatelem si zajistí Zhotovitel.
- 4.11.3 Zbýlé části geodetické dokumentace jsou předmětem plnění a zhotovitel si je ocení.
- 4.11.4 SŽG poskytne platné projekty žel. svršku na požádání.

4.12 Životní prostředí

- 4.12.1 Součástí Dokumentace bude zpracovaná kapitola Environmental, Social and Governance (dále jen „ESG“), kde bude uvedena přehledná tabulka tzv. Environmental and Social plan s uvedenými požadavky na evropské standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti (dále jen „ESRS“). Součástí bude i vyhodnocení předmětných rizik v souladu s ESRS. Předmětná kapitola bude konzultována s garantem na ŽP Objednatele.
- 4.12.2 V případě jednání Zhotovitele s orgány ochrany přírody, Zhotovitel vždy přizve specialistu životního prostředí Objednatele.
- 4.12.3 Dokladová část bude obsahovat kapitolu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části. Součástí bude mj. odůvodněné stanovisko orgánu ochrany přírody dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny k lokalitám NATURA 2000 a vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí.
- 4.12.4 Součástí projektové dokumentace bude návrh na postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály, aby bylo maximalizováno jejich opětovné použití a navrhnout nakládání s vedlejšími produkty, stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace v souladu se směrnicí SŽ SM 096, čl. 9, v platném znění. V soupisu prací a rozpočtu bude kapitola bourací práce - odpady zahrnovat nejen jednotlivé položky množství materiálu a jeho likvidace nebo recyklace, ale také položku: Zpracování závěrečné zprávy odpadového hospodářství stavby dle SŽ SM 096.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1 Všeobecně

- 5.1.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:
- u nutných výluk požadujeme přijmout takovou technologii prací, která přinese co největší zkrácení výlukových prací a co nejmenší rozsah výluk drážní dopravy.
- 5.1.2 Dílčí odevzdání Dokumentace bude oproti odstavci 3.4.1 VTP/DOKUMENTACE/06/23 odevzdáno pouze v elektronické podobě v počtu 2 x CD (DVD).

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@spravazeleznic.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 10601-2021-SZ-GR-O6 - Doporučený postup při zpracování části Záměru projektu týkajících se mostních objektů
- 7.1.3 Tabulka objektů (Směrnice SM011 – Příloha 15)
- 7.1.4 Metodický postup SŽ x GasNet
- 7.1.5 Rozsah geodetického zaměření SŽG

Vypracoval: Marcela Kalašová

Dne: 02. 02. 2024

Schválil:

Ing. Karel Týr
náměstek ředitele OŘ Plzeň pro techniku