

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Aktualizace Záměru projektu

**Projektová dokumentace pro společné povolení
podle liniového zákona**

Projektová dokumentace pro provádění stavby

Dozor projektanta

**„Rekonstrukce traťového úseku Sokolov
(mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“,
„Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk
nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“ a
„Rekonstrukce traťového úseku Tršnice
(včetně) - Cheb (mimo)“**

Datum vydání: 22. 03. 2024

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	3
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	4
1.1 Předmět díla	4
1.2 Rozsah a členění Dokumentace	4
1.3 Umístění stavby	5
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	7
2.1 Podklady a dokumentace	7
2.2 Související podklady a dokumentace.....	7
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	9
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA.....	9
4.1 Všeobecně.....	9
4.2 Dopravní technologie.....	11
ČÁST A: „REKONSTRUKCE TRAŽOVÉHO ÚSEKU SOKOLOV (MIMO) - KYNŠPERK NAD OHŘÍ (MIMO)“	12
4.3 Zabezpečovací zařízení	12
4.4 Sdělovací zařízení	13
4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	13
4.6 Železniční svršek a spodek	13
4.7 Nástupiště	14
4.8 Mosty, propustky, zdi	14
4.9 Železniční přejezdy	15
4.10 Ostatní objekty	15
4.11 Pozemní stavební objekty	15
ČÁST B: „REKONSTRUKCE TRAŽOVÉHO ÚSEKU KYNŠPERK NAD OHŘÍ (VČETNĚ) – TRŠNICE (MIMO)“	16
4.12 Zabezpečovací zařízení	16
4.13 Sdělovací zařízení	17
4.14 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	17
4.15 Železniční svršek a spodek	18
4.16 Nástupiště	18
4.17 Mosty, propustky, zdi	19
4.18 Železniční přejezdy	19
4.19 Ostatní objekty	20
4.20 Pozemní stavební objekty	20
ČÁST C: „REKONSTRUKCE TRAŽOVÉHO ÚSEKU TRŠNICE (VČETNĚ) - CHEB (MIMO)“.....	21
4.21 Zabezpečovací zařízení	21
4.22 Sdělovací zařízení	22
4.23 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	22
4.24 Železniční svršek a spodek	23
4.25 Nástupiště	23
4.26 Mosty, propustky, zdi	24
4.27 Železniční přejezdy	24
4.28 Ostatní objekty	24
4.29 Pozemní stavební objekty	25
4.30 Zásady organizace výstavby	25
4.31 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů).....	26
4.32 Centrální nákup materiálu – Mobiliář a AZD.....	26
4.33 Životní prostředí	27
4.34 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby – PDPS	28
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	31
5.1 Všeobecně.....	31

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	31
7. PŘÍLOHY.....	31

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.

AZP	Aktualizace záměru projektu
BIM	Building Information Modeling
EOV	Elektrický ohřev výměn
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
DŘT	Dispečerská řídicí technika
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway
IGDP	Inženýrsko-geologický doplňkový průzkum
IGP	Inženýrsko-geologický průzkum
KO	Kolejový obvod
OTSKP	Oborový třídník stavebních konstrukcí a prací
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
SK	Staniční kolej
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
TSI	Technická specifikace pro interoperabilitu
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
VNPN	Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla
ŽST	Železniční stanice

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět díla

1.1.1 Předmětem Díla „**Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)**“ (dále také „**ČÁST A**“), „**Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)**“ (dále také „**ČÁST B**“) a „**Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)**“ (dále také „**ČÁST C**“) je zhotovení tří samostatných dokumentací a získání povolení záměru pro jednotlivé stavby v tomto rozsahu:

- a) **Úplný popis změn** oproti záměru, ke kterému byl vydán Závěr zjišťovacího řízení, respektive Závazné stanovisko EIA včetně vyjádření autorizované osoby dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., zda změny záměru mohou mít významný vliv na životní prostředí.
- b) **Zhotovení Projektové dokumentace pro společné povolení podle liniového zákona**, která specifikuje předmět Díla v takovém rozsahu, aby ji bylo možno projednat v řízení o povolení záměru, získat pravomocné povolení záměru dle zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, účinného od 1. 1. 2024 (dále jen „NSZ“), včetně posouzení shody nebo vhodnosti pro použití prvku interoperability či ES prohlášení o ověření subsystému oznámeným subjektem a činností koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi a manuálu údržby.
- c) **Zpracování a podání žádosti o vydání povolení záměru** dle NSZ, včetně všech vyžadovaných podkladů, jejímž výsledkem bude vydání 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).
- d) **Zhotovení Projektové dokumentace pro provádění stavby** v režimu BIM, 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,
- e) **Zpracování Díla v režimu BIM** a vytvoření Informačního modelu BIM dle SOD Přílohy č. 11 BIM protokol, včetně všech jeho příloh. Informační model je součástí Díla a bude zpracováván, projednáván a odevzdáván průběžně a společně s ostatními částmi Díla dle Harmonogramu plnění dle přílohy č. 5 této Smlouvy.
- f) **Zhotovení Aktualizace záměru projektu** podle Pravidel pro postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu (dále jen „Pravidla“).
- g) **Výkon Dozoru projektanta** při zhotovení PDPS a při provádění stavby.

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 zejména dosažení traťové třídy zatížení D4, prostorové průchodnosti Z-GC, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu a zajištění spolehlivého provozu.

1.2 Rozsah a členění Dokumentace

1.2.1 K jednotlivým částím budou zpracovány jednotlivé Dokumentace v uvedeném členění a rozsahu, které budou mít jedinečnou objektovou skladbu (tzn., nesmí dojít k číselné duplicitě objektů).

1.2.2 **Dokumentace ve stupni DUSL** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 1 vyhlášky č. 583/2020 Sb., kterou se stanoví podrobnosti obsahu dokumentace pro vydání společného povolení u staveb dopravní infrastruktury, v platném znění (dále „vyhláška č. 583/2020 Sb.“), která bude sloužit jako dokumentace pro vydání povolení záměru dle NSZ. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále

jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování této Dokumentace rozdílový dokument „DUSL doplnění“, viz příloha 7.1.7 těchto ZTP.

- 1.2.3 **Dokumentace ve stupni PDPS** bude zpracována v režimu BIM 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.
- 1.2.4 **Dokumentace AZP** bude členěna podle „Pravidel“ včetně všech stanovených příloh. Přílohy budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti. Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P2 směrnice SŽ SM011. Dokumentace AZP bude zpracována ve vizuálním stylu a jednotné struktuře SŽ, šablona dokumentace je ke stažení na Portálu modernizace dráhy na webových stránkách: <https://modernizace.spravazeleznice.cz/nastroje/sablonyzameruprojektu>. Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání AZP na Centrální komisi MD.
- 1.2.5 **Dozor projektanta při zhotovení PDPS:** Zhotovitel uvede v závěru jednotlivých Technických zpráv v PDPS vyjádření Dozoru projektanta o souladu s návrhem technického řešení PDPS s dokumentací DUSL.
- 1.2.6 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.

1.3 Umístění stavby

1.3.1 Stavba bude probíhat na trati Chomutov – Cheb

1.3.2 ČÁST A:

Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S631600411
Kraj	Karlovarský
Okres	Sokolov
Katastrální území	Sokolov, Čistá u Svatavy, Citice, Hlavno, Dasnice, Chlum Svaté Maří, Dolní Pochlovice
Správce	OŘ Ústí nad Labem

Údaje o trati

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 / F2
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	120
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	533+534
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	140
Číslo traťového a definičního úseku	0112 0112OE, 011230, 0112P1, 0112PB, 011232, 0112Q1, 011234
Traťová třída zatížení	D3
Maximální traťová rychlost	100
Trakční soustava	střídavá 25 kV, 50 Hz
Počet traťových kolejí	2

1.3.3 ČÁST B:

Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S631700074
Kraj	Karlovarský
Okres	Sokolov
Katastrální území	Dolní Pochlovice, Liboc u Kynšperka nad Ohří, Chotíkov u Kynšperka nad Ohří, Nebanice, Hněvín, Vrbová, Vokov u Třebeně, Chocovice, Doubí u Třebeně
Správce	OŘ Ústí nad Labem

Údaje o trati

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 / F2
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	120
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	533+534
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	140
Číslo traťového a definičního úseku	0112 0112R1, 011236, 0112W1, 011246
Traťová třída zatížení	D3
Maximální traťová rychlost	100
Trakční soustava	střídavá 25 kV, 50 Hz
Počet traťových kolejí	2

1.3.4 ČÁST C:

Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S631700075
Kraj	Karlovarský
Okres	Sokolov
Katastrální území	Doubí u Třebeně, Tršnice, Jindřichov u Tršnic, Hradiště u Chebu, Cheb
Správce	OŘ Ústí nad Labem

Údaje o trati

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 / F2
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	120
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	533+534
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	140
Číslo traťového a definičního úseku	0112 0112S1, 011238, 0112W1, 011246, 018102
Traťová třída zatížení	D3
Maximální traťová rychlost	100
Trakční soustava	střídavá 25 kV, 50 Hz
Počet traťových kolejí	2

„Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“,
 „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“ a
 „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“
 Zvláštní technické podmínky - DOKUMENTACE

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Podklady a dokumentace

- 2.1.1 Záměr projektu „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“, zpracovatel SAGASTA s.r.o., 02/2019
- 2.1.2 Záměr projektu „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“, zpracovatel SAGASTA s.r.o., 02/2019
- 2.1.3 Záměr projektu „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“, zpracovatel SAGASTA s.r.o., 02/2019
- 2.1.4 Dokumentace EIA ČÁSTI A, ČÁSTI B a ČÁSTI C, zpracovatel Ecological Consulting a.s., 11/2021 a AFRY CZ s.r.o., 06/2021, 08/2021
- 2.1.5 Dokumentace pro územní rozhodnutí „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“, zpracovatel společnost SAGAF Kynšperk-Tršnice (společníci SAGASTA s.r.o. a AFRY CZ s.r.o., 09/2023)
- 2.1.6 Dokumentace pro územní rozhodnutí „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“, zpracovatel společnost SAGAF Kynšperk-Tršnice (společníci SAGASTA s.r.o. a AFRY CZ s.r.o., 09/2022)
- 2.1.7 Dokumentace pro územní rozhodnutí „Prodloužení podchodu v ŽST Kynšperk nad Ohří“ zpracovatel společnost SAGAF Kynšperk-Tršnice (společníci SAGASTA s.r.o. a AFRY CZ s.r.o., 12/2023)
- 2.1.8 Dokumentace pro územní rozhodnutí „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“, zpracovatel společnost SAGAF Kynšperk-Tršnice (společníci SAGASTA s.r.o. a AFRY CZ s.r.o., 06/2022)
- 2.1.9 Projekt IGDP ČÁSTI A (zpracovatel CHEMCOMEX, a.s., 08/2023), Projekt IGDP Projekt IGDP ČÁSTI B (zpracovatel Geotechnika Durove, s.r.o., 06/2023), Projekt IGDP ČÁSTI C (zpracovatel WALTEC GDS S.R.O., 04/2023)

2.2 Související podklady a dokumentace

- 2.2.1 SŽG poskytne zhotoviteli železniční mapové podklady (výkres, seznam souřadnic a technickou zprávu) do hranic dráhy včetně platného ŽBP, které má v archivu SŽG ve starším datovém modelu podle metodického pokynu SŽ M20/MP005 ve znění Změny č. 5 v rozsahu:
 - TÚ 0112 km 206,500 – km 236,299
 - TÚ 0121 km 0,000 – km 1,500
 - TÚ 0181 km 0,000 – km 2,500
 - TÚ 0203 km 454,700 – km 456,007
 - **TÚ 0112 (data zaměření)**
 - km 206,500 – km 236,299 – mapové podklady jsou částečně aktualizované k r. 2019 (dle výsledků a změn pohledové kontroly):
 - km 206,500 – 208,500 – osa koleje 2019, okolí + terény r. 2010 – 2019;
 - km 208,500 – 211,800 – osa koleje průjezdná r. 2015, osa koleje ostatní r. 2010-2015; okolí + terén 2010
 - km 211,800 – 226,300 – osa koleje r. 2015 - 2016; okolí + terén r. 2010 - 2016
 - km 226,300 – 236,300 – osa koleje r. 2015 - 2016; okolí + terén r. 2010 – 2017
 - **TÚ 0121 (data zaměření)**
 - km 0,000 – km 1,500 – mapové podklady jsou aktuální k r. 2019 (osa koleje r. 2005 a 2013; ostatní + terén 2005

- **TÚ 0181 (data zaměření)**
 - km 0,000 – km 2,500 – mapové podklady jsou aktuální k r. 2017 (osa koleje i terén)
- **TÚ 0203 (data zaměření)**
 - mapové podklady aktuální k r. 2021 (viz stavba Modernizace ŽST Cheb) nákladové nádraží r. 1991 a 2009
- **Do konce roku 2024 budou na TÚ 0112 v rozsahu km 206,500 – km 236,299 (do hranice vymezeného území) v archivu SŽG pro zhotovitele k dispozici reambulované mapové podklady podle pravidel uvedených v předpisu SŽ M20/MP014 ve formátu ŽXML.**

Zbylé části geodetické dokumentace jsou předmětem plnění a zhotovitel si je ocení.

2.2.2 V průběhu výstavby je nutno brát v úvahu GPK stávajících projektů:

- 0112:
 - Km 207,349-209,211 - Aktualizace a doplnění projektu žel. svršku v žst. Sokolov (SŽG, 05/2021)
 - Km 209,211-209,973 – Úprava GPK Sokolov seř. n. kolej č. 201 a 202 (SŽG, 04/2023)
 - Km 209,973-216,170 – Zvýšení traťové rychlosti Ústí n. L.-Cheb, úsek Sokolov-Dasnice (H-PRO, 03/2014)
 - Km 216,170-217,713 – Úprava GPK v žst. Dasnice - aktualizace (SŽG, 07/2023)
 - Km 217,713-218,534 – Projekt PPK na vybraných částech Podkrušnohorského koridoru Ústí nad Labem západ – Cheb (PROGI, 12/2015)
 - Km 218,534-221,929 – Zvýšení traťové rychlosti Ústí n. L.-Cheb, úsek Dasnice-Kynšperk (05/2013)
 - Km 221,929-223,917 – Projekt PPK na vybraných částech Podkrušnohorského koridoru Ústí nad Labem západ – Cheb (PROGI, 08/2016)
 - Km 223,917-230,917 – Zvýšení traťové rychlosti Ústí n. L.-Cheb, úsek Kynšperk-Cheb (aktualizace SŽG, 06/2022)
 - Km 230,917-231,619 – Rekonstrukce výh. liché zhlaví žst. Tršnice (aktualizace SŽG, 04/2022)
 - Km 231,619-231,942 – Projekt PPK na vybraných částech Podkrušnohorského koridoru Ústí nad Labem západ – Cheb (PROGI, 12/2015)
 - Km 231,942-232,427 – Úprava GPK 1. a 2. koleje v žst. Tršnice (SŽG, 04/2023)
 - Km 232,427-233,143 – Rekonstrukce mostu v km 232,992 trati Chomutov-Cheb (PROGI, 10/2014)
 - Km 233,140-236,331 – Zvýšení traťové rychlosti Ústí n. L.-Cheb, úsek Tršnice-Cheb (aktualizace SŽG, 10/2023)
- 0121:
 - Km 0,670-2,951 – Projekt prostorové polohy koleje ve správě SŽG Praha, TÚ 0121 Tršnice-Luby u Chebu (VIAarch, 12/2014)
- 0181:
 - Km 0,402-3,722 – Vyhotovení projektu PPK pro regionální pracoviště Plzeň na trati TÚ 0181 Tršnice-Fr. Lázně (SAGASTA, 09/2018)

Km 1,2-2,6 – Projekt GPK v přípravě (SŽG, předpoklad 03/2024)

- 0203:
 - Km 455,409-456,010 – Nestavební projekt GPK žst. Cheb (SŽG, 01/2024)

- 0211:
 - Km 68,195-73,677 – Vyhotovení stavebního projektu stávající osy koleje na vybraných tratích pro ST Karlovy Vary, TÚ 0211 Fr. Lázně-Cheb (aktualizace SŽG, 10/2020)
- 2.2.3 SŽG poskytne platné projekty železničního svršku na požádání.
- 2.2.4 Na všech elektrizovaných částech tratí jsou zajišťovací značky na podpěrách trakčního vedení.
- 2.2.5 Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb, investor SŽ, zhotovitel SUDOP PRAHA a.s.

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) „Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo (včetně)“, investor SŽ, probíhá DUSP+PDPS, zhotovitel společnost "MP+EXprojekt Karlovy Vary - Nové Sedlo u Lokte - Sokolov" (METROPROJEKT Praha a.s. a EXprojekt s.r.o.),
 - b) „Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo (mimo) – Sokolov (mimo)“, investor SŽ, probíhá DUSP+PDPS, zhotovitel společnost "MP+EXprojekt Karlovy Vary - Nové Sedlo u Lokte - Sokolov" (METROPROJEKT Praha a.s. a EXprojekt s.r.o.),
 - c) „GSM-R Chomutov – Cheb“, investor SŽ, realizace 06/2020 – 06/2023,
 - d) „Modernizace ŽST Františkovy Lázně“, investor SŽ, realizace 10/2027 – 12/2028
 - e) ETCS Plzeň (mimo) – Cheb
 - f) ETCS+DOZ Ústí nad Labem – Cheb
 - g) II/606 Cheb, Pražská ul. – PD, Investor: Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, p.o.
 - h) III/21226 Modernizace silnice Cheb, Tršnická, Investor: Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, p.o.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Dokumentace jednotlivých staveb bude zpracována dle příslušných Dokumentací pro územní rozhodnutí.
- 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 3.2.8, 3.3.4, a 10.4.8.1 ve VTP/DOKUMENTACE/06/23 se ruší a nahrazují se následujícími odstavci:

„3.2.8 **Majetkoprávní vypořádání bude vedeno v majetkoprávní aplikaci (webová aplikace MAJA - majetkoprávní příprava staveb),** kterou zajišťuje, provozuje a spravuje Objednatel (viz 3.3.4 těchto VTP). Objednatel předá Zhotoviteli přístupová práva k majetkoprávní aplikaci po vydání územního rozhodnutí a podpisu SOD.“

„3.3.4 **Zhotovitel povede majetkoprávní vypořádání v majetkoprávní aplikaci:**

- 3.3.4.1 Zhotovitel je povinen majetkoprávní aplikaci využívat pro evidenci stavu řešení všech majetkoprávních případů, které bude

„Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)“,
 „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“ a
 „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“
 Zvláštní technické podmínky - DOKUMENTACE

s jednotlivými vlastníky pozemků projednávat. V majetkoprávní aplikaci budou vedeny všechny smluvní případy v jejich okamžitém aktuálním stavu, se záznamem veškeré komunikace s vlastníky (vč. e-mail komunikace, telefonické hovory apod.), včetně doplňování všech dalších dokumentů (např. průvodních dopisů), které se k jednotlivým smluvním případům budou vázat.

3.3.4.2 Zhotovitel bude do aplikace ukládat data ze znaleckých posudků a budou do ní uloženy naskenované či elektronické verze znaleckých posudků.

3.3.4.3 Zhotovitel bude aplikaci využívat pro generování vybraných typů smluvních dokumentů. Obsah vedené dokumentace k jednotlivým smluvním případům bude obsahovat i všechny potřebné informace, podklady a dokumenty potřebné k případnému zahájení vyvlastňovacího řízení minimálně v rozsahu dle § 18 zákona č. 184/2006 Sb.[19].

3.3.4.4 Zhotovitel do aplikace uloží všechny uzavřené smlouvy včetně GP v elektronické podobě a dále v souladu s ust. § 5, odst. 1, zákona č. 340/2015 Sb. [27], v elektronickém obrazu textového obsahu smlouvy v otevřeném a strojově čitelném formátu.

3.3.4.5 Zhotovitel bude činnosti dle odstavce 10.4.8 Geometrické plány těchto VTP vést v prostředí majetkoprávní aplikace a to od návrhu nového ohraničení pozemků po předání GP a jeho vložení do aplikace."

„10.4.8.1 Zhotovitel se zavazuje činnosti dle tohoto článku vést v prostředí majetkoprávní aplikace a to od návrhu nového ohraničení pozemků po předání GP a jeho vložení do aplikace."

4.1.4 Zhotovitel zpracuje 3D vizualizace v rozsahu celé stavby v počtu 30 ks (nástupiště a podchody, zastávky, zastřešení, chodníky a cyklostezky, Citice nadjezd, lávka v km 213,130), 3D zákresy vizualizací do fotografií v rozsahu celé stavby v počtu 30ks a videokompozice v délce 5-8 minut (zkrácená verze cca 60 sekund) dle kapitoly 9. Vizualizace, zákresy do fotografií a videokompozice VTP/DOKUMENTACE/05/22. Pro představu zpracování videokompozice Objednatel uvádí odkaz, na již vyhotovenou vizualizaci na úsek Výstaviště – Veleslavín - <https://www.youtube.com/watch?v=h1fbpMrd5I8>. V rámci zakázky je nutné zajistit s dotčenými orgány povolení k natáčení dronem, a to v rámci SŽ, případně Úřadu pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“). Zvláštní důraz bude kladen na ztvárnění prostoru budoucích nových podchodů, nadjezdu a významných inženýrských objektů.

- Video je zpracováno dle manuálu pro tvorbu videí dostupného na <https://www.spravazeleznic.cz/pro-media/logomanual>
- Pokud jsou obsahem projektu také vnitřní části budov a stanic (podchody), zahrnuje video jejich aktuální záběry doplněné o zákresy finálních stavů;
- Video obsahuje grafické znázornění pohledu kamery na mapě, označení měst a obcí v blízkosti stavby, směrovníky, infoboxy a informativní popisky u významných stavebních objektů;
- Video je odevzdáno ve 4K rozlišení, formátu mp4;
- video je odevzdáno ve třech verzích:
- 5-8 minut – detailní představení projektu znázorňující rozsah celé stavby a změn oproti stávajícímu stavu vč. mluveného komentáře (textový podklad před tvorbou odeslat ke schválení objednateli);
- 1 min. – 1,5 min – krátké představení nejdůležitějších částí staveb a jejich přínosu pro cestující;
- do 30 sek. krátký sestřih nejzajímavějších záběrů pro sociální síť

„Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“,
„Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“ a
„Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“
Zvláštní technické podmínky - DOKUMENTACE

- Zpracované vizualizace budou výhradním majetkem Objednatele a budou sloužit pro průběžné veřejné projednání.
- 4.1.5 Tyto grafické výstupy budou zpracovány v průběhu zpracování DUSL a budou sloužit pro projednání technického řešení s místní samosprávou a DOSS.
- 4.1.6 Stupeň dokumentace DUSL+PDPS podléhá procesu Trackside Approval, tj. schválení traťové části ERTMS Agenturou Evropské unie pro železnice (dále jen „ERA“) dle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, v platném znění. Zhotovitel na základě seznamu položek schvalovacího souboru (viz příloha 7.1.5 těchto ZTP) vyplní podklady pro Trackside Approval a aktualizuje dotčené části Dokumentace dle požadavků a připomínek ERA. Podklady pro schválení v ERA se rozumí vyplnění dokumentu "Appendix A" (viz <https://www.era.europa.eu>) a vytvoření schvalovacího souboru přehledu odkazů (tabulka ve formátu *.XLSX) na části Dokumentace, které budou použity pro Trackside Approval. Tato část bude součástí Dokladové části – Doklady objednatele (N.5). V tomto souboru budou identifikovány všechny části Dokumentace, SO/PS (odkazy do příslušných částí Dokumentace), které řeší úpravu, zavedení, nebo doplnění systému ERTMS, a tedy podléhají povinnosti schválení v ERA.
- 4.1.7 Zhotovitel v Soupisech prací doplní dle Metodiky měření pro účely článku 12 Červené knihy FIDIC (1. vydání, 05/2019 – schváleno MD dne 7. 5. 2019, https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2019_5_metodika_mereni.pdf) označení do položek, které spadají do Kategorie 1 (skupiny měření s označením „G“ - položka je měřena geodeticky). Takto budou označeny skupiny položek č. 1227, 1228, 1229, 1237, 1238, 1239, 1257, 1258, 1259, 1284 a 1289 (OTSKP). Označení bude provedeno dle výše zmíněné Metodiky.
- 4.1.8 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 Objednatelem na vyžádání.
- 4.1.9 Definitivní předání Dokumentace dle odst. 3.4.18 VTP/DOKUMENTACE/06/23 proběhne na médiu: USB flash disk.
- 4.1.10 Zhotovitel zpracuje vazbu na Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty (JZP ŽDC). Stavové informace (logy), doplňková data a záznamy zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a DOTS 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. 7.1.6 těchto ZTP.
- 4.1.11 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“.
- 4.1.12 V zadávací dokumentaci uváděný pojem „Autorský dozor“ se rozumí pojem Dozor projektanta podle NSZ.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Dopravní technologie bude odpovídat závěrům dokumentace DUR, která byla zpracována s ohledem na dokument „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb viz 2.2.5 těchto ZTP.
- 4.2.2 Návrh dopravní technologie je nutné uvažovat se zavedením systému ETCS.
- 4.2.3 Na základě tohoto rozsahu dopravy bude vypracován GVD.
- 4.2.4 Budou uvedeny parametry typových vlaků.

- 4.2.5 Výhledový rozsah a organizace osobní dopravy budou vycházet ze stávajícího stavu s potvrzením údajů ze strany objednatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí Správa železnic GŘ O26. Přehled frekvence cestujících zajistí Zhotovitel dokumentace.

ČÁST A: „REKONSTRUKCE TRAŤOVÉHO ÚSEKU SOKOLOV (MIMO) - KYNŠPERK NAD OHŘÍ (MIMO)“

4.3 Zabezpečovací zařízení

4.3.1 Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1 V mezistaničním úseku Sokolov – Citice je TZZ je 3. kategorie, typu AB3-88A, v obou traťových kolejích je obousměrné bez oddílových návěstidel. Zařízení je ovládáno z JOP v DK Sokolov a z JOP v DK ŽST Citice.
- 4.3.1.2 V mezistaničním úseku Citice – Dasnice je TZZ 3. kategorie, typu UAB 74. TZZ je vybaveno oddílovými návěstidly v obou traťových kolejích vždy pouze ve správném směru, v nesprávném směru TZZ umožňuje pouze udělení traťového souhlasu. V mezistaničním úseku se nacházejí PZS v km 213,744 / P 87 (A1), kat. 3ZBI, typ K, v km 216,005 / P 88 (A2), kat. 3ZBI, typ K. Zařízení je ovládáno z KD v DK ŽST Dasnice, JOP v DK ŽST Sokolov (JOP DOZ), popř. z JOP v DK ŽST Citice.
- 4.3.1.3 V mezistaničním úseku Dasnice – Kynšperk nad Ohří je zřízeno TZZ je 3. kategorie, typu UAB 74. TZZ je vybaveno oddílovými návěstidly v obou traťových kolejích vždy pouze ve správném směru, v nesprávném směru TZZ umožňuje pouze udělení traťového souhlasu. Zařízení je ovládáno z KD v DK ŽST Dasnice a Kynšperk nad Ohří.

4.3.2 Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1 Dokumentace navrhne zřízení nového SZZ a TZZ 3. kategorie v souladu s požadavky systému ERTMS se zahrnutím implementace vlakového zabezpečovače ETCS úrovně L2 s výhradním provozem. Technické specifikace budou provedeny dle požadavků předpisu SŽ TSI CCS/MP1. Dokumentace dále navrhne zřízení, umístění a počet RBC tak, aby bylo možné řídit celý úsek traťový úsek Sokolov – Cheb.
- 4.3.2.2 V rámci stavby budou použity kompozitní závorová břevna s LED břevnovými svítilkami, velké výstražné kříže a výstražníky v LED provedení.
- 4.3.2.3 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 7.1.1 těchto ZTP. V případě negativního výsledku prověření použití postupného (sekvenčního) sklápění závor musí být tato skutečnost, včetně souvisejících důvodů, uvedena v Dokumentaci.
- 4.3.2.4 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 736380 pro nově zřizované přejezdy.
- 4.3.2.5 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

7.1.2 těchto ZTP. Výsledek posouzení, včetně souvisejících důvodů, bude uveden v Dokumentaci.

- 4.3.2.6 Návrh bude proveden dle těchto TSI: PROVÁDĚCÍM NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení nařízení (EU) 2016/919.

4.4 Sdělovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 Traťová kabelizace v úseku Sokolov – Kynšperk nad Ohří je v rozsahu jednoho dálkového metalického kabelu a je v současné době plně obsazena. Zároveň je na hraně své provozní životnosti. Optická kabelizace v majetku Správy železnic (kromě úseku Sokolov – Citice) není vybudovaná vůbec. V předmětném úseku se nachází optická kabelizace v majetku ČD-Telematiky.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 Bude vybudována nová traťová kabelizace v celém úseku ze ŽST Sokolov až do ŽST Kynšperk nad Ohří. Traťová kabelizace bude v rozsahu jednoho dálkového metalického kabelu 15XN, čtyř HDPE trubek (2x provozní, rezervní, 1x pro ČD-T), dálkového optického kabelu 72 vláken, traťového optického kabelu 48 vláken a optického kabelu 96 vláken pro ČD-T.

4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 Traťový úsek je elektrifikován trakční soustavou 25kV AC, 50Hz. V úseku Nové Sedlo – Cheb je kabelový rozvod 6kV-75Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení. Součástí trakční soustavy je i nová trakční napájecí stanice (TNS) Jindřichov vybudovaná v rámci stavby „Optimalizace trati Planá-Cheb“. V celém úseku je sestava trakčního vedení z roku 1968. EOv je osazeno v ŽST Citice. Odpojovače TV jsou ústředně ovládány z ED Plzeň. Ve všech železničních stanicích a zastávkách jsou kabelové rozvody a osvětlení.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 V žst. Citice bude instalován nový rozváděč POZ16, ve kterém bude umístěno zařízení pro DŘT pro ovládání 8x ÚO. Pro ovládání i signalizaci stavů vypínačů a odpínačů v rozváděčích VN (R22) a NN (RH, R-ZZ, RZS, UNZ) a ovládání i signalizaci stavů přírodních jističů bude v TS v rozváděči ASX umístěno PLC. Veškeré zařízení DŘT se propojí pomocí TDS a bude ovládáno i přenášeno na ED.
- 4.5.2.2 Ve výhybně Dasnice bude v novém TO instalován nový rozváděč POZ16, ve kterém bude umístěno zařízení pro DŘT pro ovládání 8x ÚO. Pro ovládání i signalizaci stavů vypínačů a odpínačů v rozváděčích VN (R22) a NN (RH, R-ZZ, RZS, UNZ) a ovládání i signalizaci stavů přírodních jističů bude v TS v rozváděči ASX umístěno PLC. Veškeré zařízení DŘT se propojí pomocí TDS a bude ovládáno i přenášeno na ED.

4.6 Železniční svršek a spodek

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Železniční svršek je převážně tvořen kolejnicemi S49 na pražcích betonových SB6 nebo SB8. Koleje jsou svařeny do bezстыkové koleje. Odvodnění je místy nefunkční.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 V celém úseku je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku obou traťových kolejí na tvar UIC60 na betonových pražcích dl. 2,6 m

s bezpodkladnicovým upevněním W14. Rozdělení pražců „u“. Rekonstrukce železničního spodku a odvodnění je navržena ve všech úsecích s navrženou rekonstrukcí žel. svršku.

- 4.6.2.2 V místě kompletní rekonstrukce železničního svršku bude na základě výsledků podrobného geotechnického průzkumu navržena i rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění.

4.7 Nástupiště

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 V ŽST Citice jsou 2 jednostranná úroňová nástupiště, sypaná s betonovými hranami. ŽST Dasnice jsou 4 jednostranná úroňová nástupiště sypaná s betonovými hranami. V Zastávce Hlavno, jsou 2 vnější nástupiště typu SUDOP.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 V rámci rekonstrukce ŽST Citice jsou navrženy nové nástupiště, přístřešek, podchod včetně přístupového chodníku/komunikace. Stávající nástupiště budou rozebrány. Nově budou zřízeny nové vnější nástupiště u obou kolejí s nástupní hranou 550 mm nad TK délky 120 m. Přístup na nástupiště bude přes navrženou komunikaci a také přes schody na konci nástupiště. Šířka nástupiště bude konstantní 3,0m. Nenástupní hrana nástupiště je ukončena zábradlím.
- 4.7.2.2 V rámci rekonstrukce zastávky Hlavno, jsou navrženy nové nástupiště, přístřešek, včetně přístupového chodníku/komunikace. Nově bude zřízeno nové nástupiště na obou stranách koleje s nástupní hranou 550 mm nad TK délky 120 m (nástupiště budou nevstřícná z důvodu přirozeného přístupu na nástupiště po nové lávce). Přístup na nástupiště bude přes nový chodník přes novou lávku. Šířka nástupiště bude konstantní 3,0m. Nenástupní hrana nástupiště je ukončena zábradlím.
- 4.7.2.3 V rámci rekonstrukce výhybny Dasnice jsou navrženy nové nástupiště, přístřešek, podchod včetně přístupového chodníku/komunikace. Stávající nástupiště budou rozebrány. Nově budou zřízeny nové vnější nástupiště u obou hlavních kolejí s nástupní hranou 550 mm nad TK délky 120 m. Přístup na nástupiště bude přes šikmé chodníky a také přes schody na konci nástupiště. Šířka nástupiště bude konstantní 3,0m. Nenástupní hrana nástupiště je ukončena zábradlím.

4.8 Mosty, propustky, zdi

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 V rekonstruovaném úseku se nacházejí 3 mosty, 38 propustků a 3 zárubní zdi.

4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 S mosty, propustky a zdi bude nakládáno tak, jak uvádí již výše v článku Podklady a dokumentace, odevzdaná Dokumentace pro územní rozhodnutí v 09/2023.
- 4.8.2.2 U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů (čj. 11728/2021-SŽ-GŘ-O13, ze dne 4. března 2021) a prokázána přechodnost traťové třídy.
- 4.8.2.3 Pro mostní objekty a zdi by měla být pro ZP zpracována Tabulka objektů dle přílohy P15 směrnice SŽ SM011, která bude pro další stupně dokumentace rozpracována. Pokud tabulka nebyla součástí ZP, bude v rámci DUSL zpracována.

4.9 Železniční přejezdy

4.9.1 Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1 Stavba zahrnuje rekonstrukci tří přejezdů: přejezd P87 v ev. km 213,744; přejezd P88 v ev. km 216,005 a přejezd P89 v ev. km 216,930.

4.9.2 Požadavky na nový stav

- 4.9.2.1 Stávající přejezdové konstrukce budou nahrazeny rozebíratelnými pryžovými konstrukcemi umožňujícími průchod strojní mechanizací bez potřeby rozebrání závěrných zídek. V přejezdech bude zachován prostor kolejového lože do vzdálenosti min. 2,20 m od osy koleje a do hloubky 550 mm pod horní plochou pražce.
- 4.9.2.2 Přejezd P87 v ev. km 213,744: Celopryžová konstrukce bude demontována a nahrazena novou pryžovou rozebíratelnou konstrukcí se základy závěrných zídek vzdálenými min. 2,20 m od osy koleje. Přejezd bude rozšířen o pás pro chodce navazující na nový chodník v přilehlých úsecích komunikace. Volná šířka komunikace v přejezdu je navržena 5,00 m, pás pro chodce v přejezdu je navržen šířky 2,00 m. Stávající úhel křížení přejezdu je zachován. Vně závěrných zídek přejezdu bude zřízena vozovka s živičným krytem.
- 4.9.2.3 Přejezd P88 v ev. km 216,005: Celopryžová přejezdová konstrukce bude demontována a nahrazena novou pryžovou rozebíratelnou konstrukcí se základy závěrných zídek vzdálenými min. 2,20 m od osy koleje. Stávající úhel křížení přejezdu je upraven na pravý. Přejezd je rozšířen na volnou šířku polní cesty v přilehlém oblouku vpravo od přejezdu. Vně závěrných zídek přejezdu bude v krátkých úsecích zřízena vozovka s živičným krytem přecházející dále v šterkovou polní cestu.
- 4.9.2.4 Přejezd P89 v ev. km 216,930: Přejezdová konstrukce v nové poloze přes dvě koleje je navržena pryžová rozebíratelná se základy závěrných zídek vzdálenými min. 2,20 m od osy koleje. Úhel křížení přejezdu je 75°. Volná šířka komunikace na přejezdu a v úsecích přilehlých přejezdu je navržena 8,00 m pro umožnění míjení vozidel v méně přehledném úseku s dvěma protisměrnými oblouky.

4.10 Ostatní objekty

- 4.10.1 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.

4.11 Pozemní stavební objekty

4.11.1 Popis stávajícího stavu

- 4.11.1.1 U technologických budov SSZT v ŽST Citice a ŽST Dasnice dochází k zatékání dešťové vody do základů budov, což je nevyhovující stav z pohledu údržby a životnosti umístěné technologie.
- 4.11.1.2 Zahrnují také novostavby technologických objektů a stavební úpravy stávajících technologických objektů.

4.11.2 Požadavky na nový stav

- 4.11.2.1 ŽST Citice, nový objekt technologie: Pro potřeby technologie je navrženo vybudování nového objektu umístěného na ploše stávající jižní přístavby demolovaného objektu výpravní budovy v ŽST Citice. Přístavba bude zdemolována v předstihu, tak aby mohla být technologie přesunuta do již nově zbudovaného objektu. Objekt je navržen jako jednopodlažní zděný obdélníkového půdorysu o rozměrech 10,0 x 20,0 m, se střechou z dřevěných sbíjených vazníků. V objektu budou umístěny místnosti slaboproudé

technologie a provozního zázemí, tj. stavědlová ústředna, místnost baterií, kancelář se zázemím pro zaměstnance, kancelář záložního výpravčího, sdělovací místnost, sklad a dílna. Objekt bude napojen na rozvod elektrické energie, veřejný rozvod pitné vody a sítě drážní infrastruktury. Odkanalizování objektu bude řešeno pomocí nové nepropustné žumpy s pravidelným vyvážením obsahu, srážkové vody ze střechy objektu a přilehlých zpevněných ploch budou likvidovány vsakem na místě (podzemní vsakovací galerie).

- 4.11.2.2 Výhybna Dasnice, stavební rekonstrukce objektu technologie: V navrhovaném stavu dojde k celkové stavební rekonstrukci objektu, včetně střešního a obvodového pláště, instalací ZTI, ESI, ESL a VZT, kabelových žlabů a šachet, rekonstruovány budou i zpevněné plochy přiléhající k objektu. Stávající záložní agregát bude odstraněn a do místnosti bude přesunuta sdělovací technologie z přízemí demolované výpravní budovy, bateriová místnost bude přemístěna do stávajícího skladu ve střední části objektu. V původní bateriové místnosti bude zřízena kancelář pro záložního výpravčího. Bude provedena revize stávajícího připojení na rozvod pitné vody. Stávající nevyhovující žumpa bude odstraněna a bude realizována nová nepropustná žumpa s pravidelným vyvážením obsahu, srážkové vody ze střechy objektu a přilehlých zpevněných ploch budou likvidovány vsakem na místě (podzemní vsakovací galerie).

ČÁST B: „REKONSTRUKCE TRAŤOVÉHO ÚSEKU KYNŠPERK NAD OHŘÍ (VČETNĚ) – TRŠNICE (MIMO)“

4.12 Zabezpečovací zařízení

4.12.1 Popis stávajícího stavu

- 4.12.1.1 V mezistaničním úseku Kynšperk nad Ohří – Tršnice bylo stávající TZZ vybudované v roce 1978 je 3. kategorie, typu UAB 74. TZZ je vybaveno oddílovými návěstidly v obou traťových kolejích vždy pouze ve správném směru, v nesprávném směru TZZ umožňuje pouze udělení traťového souhlasu.
- 4.12.1.2 V mezistaničním úseku se nacházejí tato PZS: km 224,100 (C3), kat. 3SBI, typ AŽD71; km 226,265 (C4), kat. 3ZBI, typ PZS ARE; km 227,229 (C5), kat. 3SBI, typ AŽD71; km 228,823 (C6), kat. 3ZBI, typ AŽD71
- 4.12.1.3 Zařízení je ovládáno z KD v DK sousedních ŽST.

4.12.2 Požadavky na nový stav

- 4.12.2.1 Dokumentace navrhne zřízení nového SZZ a TZZ 3. kategorie v souladu s požadavky systému ERTMS se zahrnutím implementace vlakového zabezpečovače ETCS úrovně L2 s výhradním provozem. Technické specifikace budou provedeny dle předpisu SŽ TSI CCS/MP1. Dokumentace dále navrhne zřízení, umístění a počet RBC tak, aby bylo možné řídit celý úsek traťový úsek Sokolov – Cheb.
- 4.12.2.2 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 7.1.1 těchto ZTP. V případě negativního výsledku prověření použití postupného (sekvenčního) sklápění závor musí být tato skutečnost, včetně souvisejících důvodů, uvedena v Dokumentaci.
- 4.12.2.3 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 736380 pro nově zřizované přejezdy.
- 4.12.2.4 V případě výstavby nebo rekonstrukce závor na silnicích III. třídy a místních komunikací funkční třídy C bude návrh použití břevnových svítlen posouzen s ohledem na konkrétní situaci na přejezdu (dopravní moment, přehlednost pozemní komunikace, množství rušivých vlivů) dle dokumentu viz Příloha 7.1.2 těchto ZTP. Výsledek posouzení, včetně souvisejících důvodů, bude uveden v Dokumentaci.
- 4.12.2.5 Návrh bude proveden dle těchto TSI: PROVÁDĚCÍM NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení nařízení (EU) 2016/919.

4.13 Sdělovací zařízení

4.13.1 Popis stávajícího stavu

- 4.13.1.1 Stávající sdělovací zařízení ŽST Kynšperk nad Ohří a v n. z. Nebanice je za hranicí životnosti. Traťová kabelizace v úseku K. Vary – Cheb (dálkový metalický kabel) byla vybudována převážně na přelomu 60. a 70. let minulého století. Optická kabelizace Správy železnic zcela chybí.

4.13.2 Požadavky na nový stav

- 4.13.2.1 V rámci stavby je navrženo zřízení nové místní optické kabelizace včetně propojení rozvaděče EOv a VO, traťové kabelizace, traťové optické kabelizace a místních datových rozvodů. Součástí je dále instalace nového rozhlasové zařízení, informačního a kamerového systému a systému PZTS pro výpravní budovu Kynšperk nad Ohří.
- 4.13.2.2 V rámci této stavby bude upraven a doplněn nový přenosový systém IP/MPLS budovaný v rámci stavby „GSM-R Chomutov – Cheb“ pro napojení nových datových rozvodů a nově instalovaných sdělovacích systémů. Diagnostika všech sdělovacích zařízení bude připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC).
- 4.13.2.3 Stávající VTO, metalická kabelizace a další zařízení budou demontována.

4.14 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.14.1 Popis stávajícího stavu

- 4.14.1.1 Železniční stanice Kynšperk nad Ohří je napájena ze stožárové trafostanice 22/0,4 kV v majetku ČEZ Distribuce, která je umístěna před výpravní budovou. Odběrné místo je vedeno jako velkoodběr. Pro napájení zabezpečovacího zařízení je využito rozvodu 6 kV se zálohou dieselgenerátoru. Telemetrická jednotka systému DŘT není instalována.

4.14.2 Požadavky na nový stav

- 4.14.2.1 V ŽST Kynšperk nad Ohří bude instalována nová kiosková trafostanice STS 22/0,4 kV, z níž budou napájeny rozvody NN včetně veřejného osvětlení, DŘT, DOÚO, DDTS a další technologie a zařízení. Trafostanice bude sloužit také jako záloha pro rozvaděč zabezpečovacího zařízení. Pro napájení zabezpečovacího zařízení bude navrženo napájení z TV prostřednictvím trafostanice 25/2×0,2 kV. Veškerá silnoproudá zařízení včetně DOÚO budou součástí systému DŘT.
- 4.14.2.2 Součástí stavby je i kompletní obnova trakční soustavy 25 kV, 50 Hz v obvodu ŽST a celém traťovém úseku s výjimkou vedlejších kolejí a zvláštní odbočné koleje na zast. Nebanice. V rámci výstavby nového trakčního vedení budou instalovány nové motorové odpojovače. Nový ovládací panel DOÚO bude umístěn v dopravní kanceláři.

- 4.14.2.3 V ŽST Kynšperk nad Ohří a na zastávce Nebanice budou provedeny nové rozvody NN a instalováno nové osvětlení nástupišť, podchodů, částečně pak nových komunikací a dalších objektů. Pro venkovní osvětlení jsou navrženy sklopné stožáry s LED svítidly, pro osvětlení podchodů pak zářivková svítidla typu antivandal. Ovládání osvětlení bude zahrnuto do systému DOTS.

4.15 Železniční svršek a spodek

4.15.1 Popis stávajícího stavu

- 4.15.1.1 Železniční svršek je převážně ze 70. až 90. let minulého století, částečně z pozdější doby. Ve stavbu dotčeném úseku je železniční svršek tvořen převážně kolejnicemi S49 na pražcích betonových SB8 a B91S. Stav železničního svršku je úměrný jeho stáří a provoznímu zatížení.
- 4.15.1.2 Těleso železničního spodku v místech náspů vykazuje nestabilitu. V některých místech dochází k zabahnění železničního spodku. Odvodnění železničního spodku je provedeno pomocí podélných příkopů, případně volně na terén.

4.15.2 Požadavky na nový stav

- 4.15.2.1 Rekonstrukce dále řeší zajištění spolehlivosti provozu s potřebnou kapacitou a zvýšení traťové a cestovní rychlosti na 115/120/125/140 km/h v úseku mezi km 223,940 až 226,035, na 85/90/95/100 km/h mezi km 226,035 až 226,550, 120/135/140/150 km/h mezi km 226,650 až 229,543 a 115/120/125/140 km/h mezi km 229,543 až 230,777 (pro rychlostní profily V/V130/V150/VK).
- 4.15.2.2 Je navržena rekonstrukce železničního svršku všech staničních a traťových kolejí v závislosti na provedení optimalizace staničních kolejí a kolejí na zast. Nebanice.
- 4.15.2.3 Rekonstrukce železničního spodku a odvodnění je navržena v celém traťovém úseku. Na traťovém úseku je navrženo odvodnění zemní pláň konstrukcí zpevněných příkopů, případně volně na terén.

4.16 Nástupiště

4.16.1 Popis stávajícího stavu

- 4.16.1.1 V ŽST Kynšperk nad Ohří jsou v současnosti 3 úroňová nástupiště dl. 70 až 200 m. Nástupiště jsou typu Tischer. Přístup na nástupiště je úroňový od výpravní budovy.
- 4.16.1.2 V zastávce Nebanice jsou v současnosti 2 úroňová nástupiště délky 170 m. Nástupiště jsou typu SUDOP. Přístup na nástupiště u kolej č. 1 je úroňový od výpravní budovy, přístup na nástupiště u koleje č. 2 vede přes lávku pro pěší.

4.16.2 Požadavky na nový stav

- 4.16.2.1 Nově je v ŽST Kynšperk nad Ohří navrženo jedno oboustranné ostrovní nástupiště dl. 200 m s uvažovanou rezervou pro jeho rozšíření na 250 m. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje bude 1670 mm.
- 4.16.2.2 Nově jsou v zastávce Nebanice navržena 2 jednostranná vnější nástupiště dl. 120 m. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad temenem kolejnice. Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje bude 1670 mm.
- 4.16.2.3 Projektant prověří odlišené technické řešení přístupového chodníku na zast. Nebanice bez nutnosti zřízení centrálního přechodu.

4.17 Mosty, propustky, zdi

4.17.1 Popis stávajícího stavu

- 4.17.1.1 V rekonstruovaném úseku se nachází 6 železničních mostů, 27 propustků a 2 zdi.

4.17.2 Požadavky na nový stav

- 4.17.2.1 Ve výhledovém stavu řeší stavba rekonstrukci 6 mostů a 26 propustků, novostavbu silničního nadjezdu a dvou podchodů pro pěší.
- 4.17.2.2 Stavební objekt podchodu v ŽST Kynšperk nad Ohří SO 16-20-01 bude v novém stavu prodloužen dle dokumentace DÚR „Prodloužení podchodu v ŽST Kynšperk nad Ohří“ včetně objektu zastřešení šikmého přístupového chodníku. Na nově zřízený výstup z podchodu bude navazovat stavební objekt chodníku.
- 4.17.2.3 S mosty, propustky a zdi bude nakládáno tak, jak uvádí již výše v článku Podklady a dokumentace, odevzdaná Dokumentace pro územní rozhodnutí v 09/2022, viz 2.1.6 těchto ZTP.
- 4.17.2.4 U všech mostních objektů musí 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.
- 4.17.2.5 Pro mostní objekty a zdi by měla být pro ZP zpracována Tabulka objektů dle přílohy P15 směrnice SŽ SM011, která bude pro další stupně dokumentace rozpracována. Pokud tabulka nebyla součástí ZP, bude v rámci DUSL zpracována.

4.18 Železniční přejezdy

4.18.1 Popis stávajícího stavu

- 4.18.1.1 Stavba zahrnuje rekonstrukci sedmi přejezdů: přejezd P90 v ev. km 222,298; přejezd P91 v ev. km 223,047; přejezd P92 v ev. km 223,235; přejezd P93 v ev. km 224,103; přejezd P94 v ev. km 226,265; přejezd P95 v ev. km 227,229 a přejezd P96 v ev. km 228,823.
- 4.18.1.2 Železniční přejezd P90 se nachází v ev. km 222,298. Jedná se o dvoukolejné křížení se silnicí II. třídy č. 212.
- 4.18.1.3 Železniční přejezd P91 se nachází v ev. km 223,047. Jedná se o pětikolejné křížení s místní pozemní komunikací. Přejezd je v prostoru všech kolejí řešen železobetonovými panely. Mezi železobetonovými panely v prostoru mezi kolejemi je povrch komunikace řešen asfaltovou zálivkou.
- 4.18.1.4 Železniční přejezd P92 se nachází v ev. km 223,235. Jedná se o dvoukolejné křížení s účelovou pozemní komunikací. Přejezd P92 je v prostoru obou kolejí řešen železobetonovými panely. Mezi železobetonovými panely v prostoru mezi kolejemi je povrch komunikace řešen asfaltovou zálivkou.
- 4.18.1.5 Železniční přejezd P93 se nachází v ev. km 224,103. Jedná se o dvoukolejné křížení s účelovou pozemní komunikací. Přejezd je v prostoru obou kolejí řešen celopryžovými panely na závěrných zídkách. Mezi závěrnými zídkami v prostoru mezi kolejemi je povrch komunikace řešen asfaltovou zálivkou.
- 4.18.1.6 Železniční přejezd P94 se nachází v ev. km 226,265. Jedná se o dvoukolejné křížení s místní pozemní komunikací.
- 4.18.1.7 Železniční přejezd P95 se nachází v ev. km 227,229. Jedná se o dvoukolejné křížení s účelovou pozemní komunikací.
- 4.18.1.8 Železniční přejezd P96 se nachází v ev. km 228,823. Jedná se o dvoukolejné křížení se silnicí III. třídy č. 21226.

4.18.2 Požadavky na nový stav

- 4.18.2.1 Železniční přejezd P90 v ev. km 222,298 bude demontován a bude nahrazen mimoúrovňovým křížením.
- 4.18.2.2 Železniční přejezd P91 v ev. km 223,047 bude demontován a bude nahrazen náhradní pozemní komunikací k mimoúrovňovému křížení v km 222,258.
- 4.18.2.3 Železniční přejezd P92 v ev. km 223,235 bude demontován a bude nahrazen náhradní pozemní komunikací.
- 4.18.2.4 Součástí stavby je dále rekonstrukce přejezdů P93, P94, P95 a P96 včetně nezbytných úprav a navázání přejezdů na stávající komunikace.

4.19 Ostatní objekty

- 4.19.1 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.
- 4.19.2 Součástí projektové dokumentace je v cílovém stavu objekt stavební části chodníku, který propojí nově zřízený výstup z podchodu dle dokumentace DUR Prodloužení podchodu v ŽST Kynšperk nad Ohří (viz 2.1.7 těchto ZTP) s novou místní komunikací nahrazující přejezd P91. Objekt chodníku bude realizován městem Kynšperk nad Ohří a nebude tak součástí PDPS.

4.20 Pozemní stavební objekty

4.20.1 Popis stávajícího stavu

- 4.20.1.1 V přízemní části výpravní budovy v ŽST Kynšperk nad Ohří jsou umístěny veřejně přístupné prostory, provozní místnosti Správy železnic, státní organizace a ČD a.s. Na zbytku půdorysné plochy jsou prázdné nevyužívané prostory, zejména prostory bývalé restaurace a uzavřených neprovozovaných veřejných WC. V 1. patře jsou situovány 4 bytové jednotky.
- 4.20.1.2 V květnu 2018 proběhla oprava výpravní budovy a byly provedeny tyto následující stavební úpravy: oprava fasády, včetně provedení nového fasádního nátěru, oprava střechy, výměna dožilé střešní krytiny, oprava střechy přístřešku, sanace vlhkých sklepních prostorů, výměna dožilých vyplní otvorů, staniční nápisy.

4.20.2 Požadavky na nový stav

- 4.20.2.1 Dispoziční úpravy výpravní budovy v ŽST Kynšperk nad Ohří se týkají pouze 1.NP. Prostor pro dopravce bude ponechán. Navíc bude dopravci poskytnuta nová místnost skladu. Veřejně přístupné prostory budou ponechány ve stávajícím rozsahu, tj. odbavovací hala a hygienické zázemí. Přístup pro veřejnost je navržen z odbavovací haly, aby došlo k oddělení provozu nádraží od pohybu cestujících. Prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy budou rozšířeny. V prostoru bývalé restaurace bude umístěno technologické zařízení ve správě SSZT a TO, je zapotřebí navrhnout vhodná opatření proti vytopení technologie z bytů. Ponechán bude bezbariérový přístup na 1. nástupiště přístupovým chodníkem okolo štítu výpravní budovy.
- 4.20.2.2 Stávající výpravní budova na zastávce Nebanice bude po doložení nepotřebnosti a nepřevoditelnosti zdemolována.

ČÁST C: „REKONSTRUKCE TRAŤOVÉHO ÚSEKU TRŠNICE (VČETNĚ) - CHEB (MIMO)“

4.21 Zabezpečovací zařízení

4.21.1 Popis stávajícího stavu

- 4.21.1.1 V ŽST Tršnice je SZZ 3. kategorie, typu AŽD71 cestového systému. Zařízení je ovládáno z KD v DK ŽST Tršnice. V obvodu ŽST Tršnice se nachází PZS v km 231,510, kat. 3ZBLI, typ PZZ-K, v km 232,680, kat. 3ZBLI, typ AŽD71 a v km 0,613 na zaústějící trati Tršnice – Fr. Lázně kat. 3SNLI, typ AŽD71.
- 4.21.1.2 V mezistaničním úseku Tršnice - Cheb je TZZ 3. kategorie, typu UAB 74. TZZ je vybaveno oddílovými návěstidly v obou traťových kolejích vždy pouze ve správném směru, v nesprávném směru TZZ umožňuje pouze udělení traťového souhlasu. V mezistaničním úseku se nacházejí PZS v km 233,121, kat. 3SBI, typ AŽD71, v km 234,565, kat. 3ZBI, typ PZZ-RE. Zařízení je ovládáno z DK ŽST Tršnice.
- 4.21.1.3 V ŽST Cheb je stávající SZZ 3. kategorie, typu AŽD 71 s číslicovou volbou.

4.21.2 Požadavky na nový stav

- 4.21.2.1 Dokumentace navrhne zřízení nového SZZ a TZZ 3. kategorie v souladu s požadavky systému ERTMS se zahrnutím implementace vlakového zabezpečovače ETCS úrovně L2 s výhradním provozem. Technické specifikace budou provedeny dle předpisu SŽ TSI CCS/MP1. Dokumentace dále navrhne zřízení, umístění a počet RBC tak, aby bylo možné řídit celý úsek traťový úsek Sokolov – Cheb.
- 4.21.2.2 V ŽST Cheb bude upravena poloha výhybek č. 89, 90 a 91 a souvisejícího kolejiště zaústějícího traťové koleje směrem od ŽST Tršnice do stanice. Konfigurace kolejiště se nezmění, nejvyšší traťová rychlost zůstane stávající. Ve stanici zůstane v činnosti stávající SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 elektronického typu s elektrickými přestavníky a světelnými návěstidly vybudovaným v rámci stavby „ETCS Plzeň (mimo) – Cheb“. Do stávajícího SZZ bude uvázáno nové TZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 směr Tršnice.
- 4.21.2.3 V ŽST Tršnice bude stanice kolejově rekonstruována. Nové kolejiště ŽST bude zabezpečeno SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – elektronickým stavědlem s počítači náprav, které bude s dálkovým ovládáním z regionálního dispečerského pracoviště (RDP) v ŽST Cheb se záložním pracovištěm (ZP) v ŽST Karlovy Vary. Nové SZZ je navrženo tak, aby umožnilo budoucí zavedení zjednodušené návěstní soustavy pro výhradní provoz pod systémem ETCS. Při návrhu umístění hlavních návěstidel byly zohledněny návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní a předpis TS 1/2019-Z, vydání I. „Vlaková cesta s prodlouženou ochrannou dráhou“.
- 4.21.2.4 V mezistaničním úseku Tršnice – Cheb bude vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 elektronického typu s oddílovými návěstidly. Odchylně od schváleného ZP bude volnost kolejových úseků zjišťována pomocí počítačů náprav. Mezistaniční úsek bude oddílovými návěstidly rozdělen do tří prostorových oddílů ve směru Tršnice – Cheb a do čtyř prostorových oddílů ve směru Cheb – Tršnice. Návrh rozdělení mezistaničního úseku na kolejové úseky s kontrolou volnosti byl optimalizován pro výhradní provoz pod systémem ETCS.
- 4.21.2.5 Návrh bude proveden dle těchto TSI: PROVÁDĚCÍM NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení nařízení (EU) 2016/919.

4.22 Sdělovací zařízení

4.22.1 Popis stávajícího stavu

- 4.22.1.1 ŽST Tršnice je trvale obsazena dopravní službou. Většina systémů v ŽST je v provozu od přelomu 70. a 80. let minulého století, v případě zapojovačů byla provedena náhrada za novější typy v průběhu posledních pěti let. V ŽST Tršnice se nachází zapojovač Inoma ALFA, náhradní telefonní zapojovač, rozhlasové zařízení pro cestující, automatické hlášení ČD-speaker, PC pro dálkové ovládání automatického hlášení UH-02 v n. z. Nebanice, ústředna EPS MHU 102, základnová radiostanice s ovládacím přístrojem pro TRS, hodiny řízené hodinovou ústřednou v Chebu. ŽST Cheb se nachází telefonní zapojovač IP Touch Call, náhradní telefonní zapojovač, rozhlasové zařízení pro cestující a pro rozhlas se zpětnými dotazy v kolejišti, automatické hlášení ČD-speaker INISS, záznamové zařízení ReDat 3, ústředna EPS MHU 109, základnová radiostanice s ovládacím přístrojem pro TRS, informační zařízení ELEKTROČAS typu 1ADT 7069-01. Traťová kabelizace v úseku K. Vary – Cheb (dálkový metalický kabel) byla vybudována převážně na přelomu 60. a 70. let minulého století. Z pohledu její plné obsazenosti není v podstatě možno ji využít při realizaci stavby. Optická kabelizace Správy železnic, kromě dílčího TT Jindřichov - Cheb, v úseku Tršnice - Cheb není.

4.22.2 Požadavky na nový stav

- 4.22.2.1 V železniční stanici Tršnice bude provedená nová místní kabelizace kabely typu TCEPKPFLEZE...XN0,6. Kabely budou ukončeny v adaptované výpravní budově ve sdělovací místnosti v kabelové skříni na zářezových svorkovnicích. Místní kabelizace řeší napojení venkovních telefonních objektů na reléových domcích u přejezdů. Místním optickým kabelem budou zapojeny EOv, RD u přejezdu a rozvodné skříňky informačního systému na nástupišťích.
- 4.22.2.2 Nová IP rozhlasová ústředna se zesilovačem bude ve stanici umístěna ve sdělovací místnosti výpravní budovy. Ozvučeny novými reproduktory budou všechna nová nástupiště a čekárna ve výpravní budově. K umístění reproduktorového zařízení bude využita kombinace osvětlovacích stožárů a zastřešení nástupišť. Rozhlas bude ovládán automaticky z informačního serveru, do kterého se dodá potřebný SW a licence.

4.23 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.23.1 Popis stávajícího stavu

- 4.23.1.1 Tento traťový úsek je elektrifikován trakční soustavou 25kV AC, 50Hz. V úseku Nové Sedlo – Cheb je kabelový rozvod 6kV-75Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení. Součástí trakční soustavy je i nová trakční napájecí stanice (TNS) Jindřichov vybudovaná v rámci stavby „Optimalizace trati Planá-Cheb“.
- 4.23.1.2 V rámci stavby „Rekonstrukce výhybek liché zhlaví ŽST Tršnice“ v roce 2006, 2008 byla provedena rekonstrukce TV na obou zhlavích, elektrický ohřev (EOV) a doplněno osvětlení. Odpojovače TV jsou ústředně ovládány z ED Plzeň. V železniční stanici je kabelové rozvody a osvětlení.

4.23.2 Požadavky na nový stav

- 4.23.2.1 Stávající POZ bude nahrazen novým POZ z důvodu chybějících rezerv rozšiřující technologie.
- 4.23.2.2 V žst. Tršnice bude ve VB instalovány nové rozváděče 2x POZ16, ve kterých bude umístěno zařízení pro DŘT pro ovládání 21x ÚO. Pro ovládání i signalizaci stavů vypínačů a odpínačů v rozváděčích VN (R22) a NN (RH, R-ZZ, RZS, UNZ) a ovládání i signalizaci stavů přívodních jističů bude v TS v rozváděči ASX umístěno PLC. Veškeré zařízení DŘT se propojí pomocí TDS a bude ovládáno i přenášeno na ED.

„Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“,
„Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“ a
„Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“
Zvláštní technické podmínky - DOKUMENTACE

- 4.23.2.3 Součástí montáže bude oživení a odzkoušení provozu telemechanického zařízení, dále rozšíření a úprava programového vybavení a naplnění datových struktur modelu technologie, montáž a oživení upravených jednotek, připojení na vstupy/výstupy ovládané technologie včetně místní verifikace signálů a povelů. Ve výpravní budově (dopravní kanceláři) bude osazen LCD panel pro ovládání zařízení. Zařízení DŘT bude ve všech případech umístěno ve vnitřních prostorách majitele železniční dopravní cesty a nevyžaduje zřízení ochranných pásem.

4.24 Železniční svršek a spodek

4.24.1 Popis stávajícího stavu

- 4.24.1.1 Ve stavbou dotčených úsecích je železniční svršek převážně tvořen kolejnicemi S49 na pražcích betonových SB8. Koleje jsou svařeny do bezстыkové koleje. Chomutovské zhlaví ŽST Tršnice bylo v roce 2008 rekonstruováno, výhybky jsou tvaru S49 na betonových pražcích. Odvodnění je místy nefunkční.
- 4.24.1.2 V ŽST Tršnice se ve stávajícím stavu nachází celkem 10 dopravních kolejí č. 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, dále 12 dopravních kolejí č. 8a, 12a, 12b, 14a, 16a, 18, 18a, 20, 20a, 20b, 22a, 24a a 4 účelové koleje č. 5, 7, 7a, 7b.

4.24.2 Požadavky na nový stav

- 4.24.2.1 V ŽST Tršnice dojde k demontáži stávajícího kolejiště v celém rozsahu. V novém stavu bude v ŽST Tršnice zřízeno celkem 9 kolejích (7 dopravních kolejí č. 1, 2, 3, 4, 6, 8 a 10 a 2 manipulační koleje č. 5 a 7). Všechny ostatní koleje (vyjma převážné části koleje č. 7, která bude ponechána ve stávajícím stavu) budou rekonstruovány.
- 4.24.2.2 V celém úseku dojde k výměně železničního svršku a sanaci železničního spodku. Kolejový rošt bude snesen a demontován v ŽST Tršnice. Kolejové lože bude recyklováno. V navrženém stavu je na kolejích č. 1 a č. 2 kolejový rošt z kolejnic tvaru 60E2, na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14. Kolejové lože bude minimální tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva fr. 31,5/63mm. Zapuštěné kolejové lože je navrženo na zhlaví ŽST Cheb.

4.25 Nástupiště

4.25.1 Popis stávajícího stavu

- 4.25.1.1 V ŽST Tršnice je celkem 6 nástupišť.

4.25.2 Požadavky na nový stav

- 4.25.2.1 V novém stavu budou v ŽST Tršnice nově navržena 2 nástupiště. Navrhuje se jedno vnější nástupiště u koleje č. 3 u výpravní budovy a jedno ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2. Nástupiště budou propojena podchodem, který bude vybudován pod všemi staničními kolejemi v ŽST Tršnice.
- 4.25.2.2 Nové vnější nástupiště č. 1 u koleje č. 3 je situováno celé v přímé v km 232,116 763 – 232,236 763, délka nástupiště je 120 m, šířka nástupiště bude 3,5 m. Přístup na nástupiště je možný od výpravní budovy šikmým přístupovým chodníkem, dále schodištěm na začátku nástupiště u výpravní budovy a chodníkem v cca jedné čtvrtině délky nástupiště pro přístup od parkoviště. V prostoru u výpravní budovy v blízkosti začátku nástupiště bude také umístěno schodiště pro vstup do podchodu a šikmý přístupový chodník do podchodu. Nástupiště bude ukončeno čelními zídkami, na kterých bude osazeno zábradlí.
- 4.25.2.3 Nové ostrovní nástupiště č. 2 mezi kolejemi č. 1 a 2 je situováno u koleje č. 1 celé v přímé v km 231,993 493 – 232,113 493, u koleje č. 2 v části přímé a v části oblouku R=2000m, délka nástupiště je 120 m, šířka nástupiště bude 7,90 m, na začátku nástupiště bude šířka 7,13 m. Přístup na nástupiště je

možný z podchodu pomocí schodiště a šikmého přístupového chodníku z čela nástupiště. Nástupiště bude ukončeno čelními zídkami, na kterých bude osazeno zábradlí, na začátku nástupiště bude zřízeno služební schodiště do úrovně zapuštěného štěrkového lože.

4.26 Mosty, propustky, zdi

4.26.1 Popis stávajícího stavu

- 4.26.1.1 V rekonstruovaném úseku se nacházejí 4 mosty a 11 propustků. Most v km 232,992 – ocelová oblouková trémová konstrukce s rozpětím 67,76 m, po rekonstrukci z r. 2016.

4.26.2 Požadavky na nový stav

- 4.26.2.1 S mosty, propustky a zdi bude nakládáno tak, jak uvádí již výše v článku Podklady a dokumentace, odevzdaná Dokumentace pro územní rozhodnutí v 06/2022, viz 2.1.8 těchto ZTP.
- 4.26.2.2 U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů (čj. 11728/2021-SŽ-GŘ-O13, ze dne 4. března 2021) a prokázána přechodnost traťové třídy.
- 4.26.2.3 Pro mostní objekty a zdi by měla být pro ZP zpracována Tabulka objektů dle přílohy P15 směrnice SŽ SM011, která bude pro další stupně dokumentace rozpracována. Pokud tabulka nebyla součástí ZP, bude v rámci DUSL zpracována.

4.27 Železniční přejezdy

4.27.1 Popis stávajícího stavu

- 4.27.1.1 V rekonstruovaném úseku se nacházejí 5 přejezdů – P97 v ev.km 231,510, P98 v ev.km 232,680, P99 v ev.km 233,121, P100 v ev.km 234,565 a P250 v ev.km 0,613.

4.27.2 Požadavky na nový stav

- 4.27.2.1 Stávající konstrukce všech přejezdů budou demontovány včetně závěrných zídek.
- 4.27.2.2 S výjimkou SO 30-13-02 byla u všech přejezdů navržena nová přejezdová konstrukce na ocelových nosičích. Závěrná zídka bude zřízena 2,2m od osy koleje. Přejezdové konstrukce umístěné v převýšené koleji byly navrženy s lomem nivelety pozemní komunikace na temeni kolejnice.

4.28 Ostatní objekty

- 4.28.1 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.
- 4.28.2 Nově budou v rámci stavby vybudovány k přístupu na nástupiště nové výtahové šachty a v rámci provozního souboru budou instalovány technologie samoobslužných výtahů pro cestující. Stěny a dveře budou v provedení kartáčovaný nerez plech. Uvnitř kabin bude umístěna ovladačová kombinace rovněž v nerez provedení. Dále bude součástí výtahových technologií i bateriový dojezd s II. stupněm přepětové ochrany, který dopraví kabinu při výpadku proudu do spodní stanice a otevře dveře. Součástí výtahů bude i příprava pro pevnou IP kameru v antivandalním provedení a dorozumívací zařízení.
- 4.28.3 SO 30-52-02 Přeložka cyklostezky bude realizována pouze v případě, že budou nalezeny vhodné pozemky ke směně mezi Správou železnic, státní organizace a Sedleckým kaolínem a.s.

„Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“,
„Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“ a
„Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“
Zvláštní technické podmínky - DOKUMENTACE

4.29 Pozemní stavební objekty

4.29.1 Popis stávajícího stavu

- 4.29.1.1 V ŽST Tršnice se nachází výpravní budova s přilehlým přístřeškem pro cestující u 3. SK. Dále jsou zde technologické a provozní budovy.
- 4.29.1.2 Stavba výpravní budovy je dvoupodlažní, částečně podsklepená, zastřešená valbovým kovem. Prostor mezi výpravní budovou a 1. kolejí je zastřešen pultovou střechou v úrovni stropu, která je součástí. Výpravní budova je zděná stavba. Podzemní podlaží je zastropeno klenutými stropy. Stropy nadzemních podlaží jsou rovné. Vnější obálka objektu je zrekonstruovaná (fasáda, střecha, okna, okapy, hromosvod).

4.29.2 Požadavky na nový stav

- 4.29.2.1 Dojde ke stavebním úpravám výpravní budovy Tršnice v 1.NP a 2.NP, vyjma upravených prostor čekárny a šatny traťového okrsku, konstrukce schodiště a dvou bytů v SV části objektu, půdy a 1PP.
- 4.29.2.2 V 1.NP bude vybudován prostor kanceláří TO a prostory Technologie dráhy (Sdělovací zařízení, technologii ZZST, sděl. zař. ČDT, energocentrum, místnost nouzové obsluhy SSZT) se společným vstupem z venkovního prostoru. Stávající vestibul bude předělen a bude sloužit jako přístup k schodišti. Ze vstupní haly bude přístup do prostor Technologie dráhy. Dva byty se společnou předsíní zůstanou bez stavebních úprav. Zbývající část podlaží bude na chodbě oddělena stěnou a dveřmi. V této zbylé části 2.NP vznikne kancelářské pracoviště SSZT s nezbytným hygienickým zázemím a zázemím pro výkon práce. V prostoru půdy a 1PP se neuvažuje se dispozičními stavebními úpravami. Budou zde provedeny jen nezbytné práce pro osazení navržených technologií a rozvodů vyvolaných přestavbou budovy.
- 4.29.2.3 V objektu budou renovovány rozvody vody, kanalizace a elektroinstalace. Prostory, které nejsou součástí navržené přestavby, budou napojeny na nově renovované rozvody. V prostorách technologického zařízení technologie dráhy (a nad nimi) budou vyloučeny rozvody ZTI (voda, kanalizace) a teplovodního vytápění. Vytápění prostor bude zajištěno el. přímotopné. Hygienické větrání bude zajištěno nuceně. Nadměrné tepelné zisky budou kompenzovány chlazením split jednotkami dispozičně umístěnými v komunikačních koridorech s odvodem kondenzátu mimo místnosti vybavené technologií. V dispozici části 1.NP vymezeném pro technologie dráhy je pro pracovníky údržby navrženo pohotovostní WC přístupné z chodby.
- 4.29.2.4 Nově vytvořené kanceláře TO v 1.NP budou vybaveny nezbytným hygienickým zázemím a zázemím pro výkon práce. Vytápění prostor bude elektrické. Hygienické větrání bude zajištěno nuceným větráním s rekuperací tepla a vlhkosti. Příprava teplé vody bude lokální elektrická. Nové kancelářské prostory SSZT ve 2.NP budou vytápěny el. přímotopy. Místnosti s rozvody ZTI (hygienické zázemí, kuchyňka) budou umístěny mimo půdorys místnosti vybavených technologií v 1.NP. Chlazení kanceláří zajistí chlazení split jednotkami dispozičně umístěnými v komunikačních koridorech s odvodem kondenzátu mimo půdorys místnosti v 1.NP, kde je osazena technologie. Hygienické větrání bude zajištěno nuceným větráním s rekuperací tepla a vlhkosti. Příprava teplé vody bude lokální elektrická.
- 4.29.2.5 Veškerými úpravami nesmí dojít ke zmaření vložených finančních prostředků v rámci proběhlé opravy.

4.30 Zásady organizace výstavby

- 4.30.1 Zhotovitel bude pro zhotovení stavby, z důvodu minimalizace dopadů stavebních prací na železniční provozu, předpokládat případné potřebné snížení rychlosti v provozované koleji kolem pracovního místa (pracovních míst) na 80 km/h (není-li stávající rychlost v provozovaných kolejích nižší), a to za podmínek:

„Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“,
„Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“ a
„Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“
Zvláštní technické podmínky - DOKUMENTACE

- a) Zajištění bezpečného provozování dráhy z hlediska stability koleje s případným návrhem konkrétních stavebních opatření (týká se stavebních postupů, kdy se v sousední koleji provádí úpravy železničního spodku);
 - b) Prostor staveniště, resp. prostor pro provádění bude zabezpečen/ohrazen proti neúmyslnému vstupu do prostoru provozované koleje schválenými mechanickými bezpečnostními zábranami (schválené zábrany jsou uvedeny na webu SŽ viz <https://www.spravazeleznice.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobyky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc/varovne-systemy>);
 - c) Pro práce/pohyb strojních mechanismů, které svým konstrukčním řešením mohou zasáhnout do profilu provozované koleje, lze použít pouze takové stroje, které jsou vybaveny bezpečnostním systémem omezující otočení pro zamezení střetu projíždějícího vlaku s pracovním strojem, resp. omezovačem zdvihu. Tyto omezovače musí být při práci vždy správně naprogramovány/nastaveny, zapnuté a plně funkční. O funkčnosti, nastavení a použití je povinen Zhotovitel vést písemný záznam.
- 4.30.2 Zhotovitel zapracuje všechny výše uvedené podmínky pro rychlost 80 km/h v provozované koleji vedle pracovního místa, a to včetně návrhu umístění bezpečnostních prvků a použití strojů s omezovači do plánu BOZP, včetně povinností Koordinátora BOZP při výstavbě na pravidelné proškolení a kontrolu dodržování pravidel (omezovače otáčení, resp. zdvihu, vyklizení pracoviště, atp.).
- 4.30.3 Zhotovitel bude informovat Objednatele a projedná s ním případy, kdy návrhová rychlost v provozované koleji vedle pracovního místa 80 km/h:
- a) nebyla z technických důvodů/ (fyzických podmínek) možná;
 - b) představovala by oproti rychlosti 50 km/h citelné zvýšení finančních nákladů na realizaci akce z důvodu odlišného technického řešení, a to více než 5 %, nebo pokud by se stavba z důvodu zvýšených nákladů stala ekonomicky neefektivní;
 - c) představovala citelný nárůst nároků na nepřetržité výluky (například noční nickolejné výluky v případě nutnosti výstavby souvislého pažení v ose os).

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

- 4.31.1 Poskytování geodetických podkladů se řídí Pokynem generálního ředitele SŽ PO-06/2020-GR, Pokyn generálního ředitele k poskytování geodetických podkladů a činností pro přípravu a realizaci opravných a investičních akcí.
- 4.31.2 Zhotovitel je povinen v případě prací na úplných mapových podkladech zahájených po 30. 6. 2024 si alespoň 1 měsíc předem vyžádat mapové podklady na SŽG ve vazbě na stav DTMŽ.
- 4.31.3 Závažným formátem mapových podkladů a mapové geodetické dokumentace po 30. 6. 2024 je ŽXML. Mapové podklady zajišťované SŽG do 30. 6. 2024 mohou být vydávány i ve formě, která je stanovena pro přechodné období DTMŽ <https://www.spravazeleznice.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/digitalni-technicka-mapa-zeleznice-technicke-standardy/prechodne-obdobi-dtmz-technicke-specifikace> .
- 4.31.4 Zhotovitel se zavazuje předat doplněné a úplné mapové podklady po 30. 6. 2024 podle pravidel uvedených v předpisu SŽ M20/MP014 ve formátu ŽXML. Zhotovitel se zavazuje data ve formátu ŽXML předat plně navázána na stav v informačním systému DTMŽ a DTM krajů.

4.32 Centrální nákup materiálu – Mobiliář a AZD

- 4.32.1 Součástí stavby bude dodávka mobiliáře (sedací nábytek do interiéru/exteriéru, nádoby na odpad do interiéru/exteriéru, nádoby na tříděný odpad, stojany na kola, vývěsky a informační panely – dále jen „Mobiliář“) a Zařízení pro vstup a výběr poplatku (automaty dveřních zámků - dále jen „ADZ“). Zhotovitel stavby zajistí stavební připravenost (viz příloha 7.1.3 těchto ZTP) a montáž Mobiliáře a ADZ. Zhotovitel

„Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“,
 „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“ a
 „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“
 Zvláštní technické podmínky - DOKUMENTACE

Dokumentace ve stupni PDPS zajistí vyčlenění Mobiliáře a ADZ do podobjektů a v příslušných položkách upraví technickou specifikaci s odkazem na „stavební připravenost“ (viz příloha 7.1.3 těchto ZTP). V případě, že je staveništní připravenost a montáž součástí agregace položky dodávky Mobiliáře/AZD, budou tyto položky deagregované v rozdělení na staveništní připravenost včetně montáže a dodávku Mobiliáře/AZD.

- 4.32.2 V technické zprávě příslušného SO, ve kterém je Mobiliář/ADZ použit, bude uvedeno:

„Mobiliář/ADZ, který je součástí SO dle technické specifikace jednotlivých položek v Soupisu prací, není součástí dodávky na zhotovení stavby a jako součást nákladů stavby jsou samostatně vyčleněny. Centrální zajištění Mobiliáře a ADZ je provedeno ze strany SŽ centrálním nákupem.

Jedná se o Mobiliář/ADZ, který je vyčleněn do podobjektů:“

Poznámka: zde Zhotovitel uvede podobjekty s Mobiliářem, přehled termínů dodávek Mobiliáře (dle typu) a ADZ, včetně požadovaného množství pro jednotlivé objekty.

„Součástí činnosti zhotovitele stavby bude u položek v Soupisu prací, u nichž je dodavatelem Mobiliáře a ADZ SŽ, stavební připravenost a montáž, která je definována v zadávací dokumentaci pro výběrové řízení na zhotovení stavby.

Další pokyny k dodávkám Mobiliáře a ADZ jsou uvedeny v zadávací dokumentaci pro výběrové řízení na zhotovení stavby (ZTP).“

- 4.32.3 Soupisy prací na SO, jehož součástí je Mobiliář/ADZ se rozčlení do dvou podobjektů, kdy součástí podobjektu SO XX-XX-XX.**01** budou činnosti zajišťované Zhotovitelem včetně staveništní připravenosti pro osazení Mobiliáře/ADZ a montáže. Součástí podobjektu s označením SO XX-XX-XX.**02** bude dodávka Mobiliáře/ADZ.
- 4.32.4 V souhrnném rozpočtu stavby (SR) budou podobjekty ***.01** zahrnuté do listů 3SO (případně 3PS) zařazené do části B.1.1.1 – základní rozpočtové náklady a podobjekty ***.02** do části B.1.2.1, tj. objekty zajišťované přímo investorem. Jedná se o náklady způsobilé.
- 4.32.5 Celková cena za Mobiliář/ADZ ve všech SO/PS se v SR ve stádiu 3 uvede v krycím listu v poli „Hodnota zadavatelem poskytnutých služeb/stavebních prací, které jsou nezbytné pro plnění zakázky“. Tuto hodnotu je nutné doplnit pro správné určení předpokládané hodnoty veřejné zakázky.
- 4.32.6 Objednatel předá Zhotoviteli seznam dodávaného Mobiliáře/ADZ včetně cen po podpisu SOD.
- 4.32.7 Zhotovitel Projektové dokumentace vyplní Tabulku CNM-MB, v které uvede informace o typu navržených prvků, množství a termínů dodávky. Tato Tabulka bude odevzdána jako součást Projektové dokumentace stavby ve stádiu 3 (součást ZOV), v otevřené a uzavřené formě. Tabulka CNM-MB je přílohou 7.1.4 těchto ZTP.
- 4.32.8 V ZOV budou uvedeny termíny pro dodávky CNM-MB.

4.33 Životní prostředí

- 4.33.1 V případě jednání Zhotovitele s orgány ochrany přírody Zhotovitel přizve garanta za ŽP Objednatele.
- 4.33.2 Pro záměr **ČÁSTI A** bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno Závazné stanovisko k posouzení vlivů záměru na životní prostředí čj. MZP/2023/530/181. Zhotovitel zapracuje do Dokumentace podmínky stanové v tomto závazném stanovisku. Součástí DUSL bude úplný popis případných změn oproti záměru (tzv. verifikace EIA), ke kterému bylo vydáno Závazné stanovisko včetně vyjádření autorizované osoby dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., zda změny záměru mohou mít významný vliv na životní prostředí. Na základě úplného popisu změn požádá Zhotovitel příslušný úřad o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb.
- 4.33.3 Pro záměr **ČÁSTI B** byl Ministerstvem životního prostředí vydán Závěr zjišťovacího řízení čj. MZP/2022/530/296. Zhotovitel zapracuje do projektové dokumentace podmínky a

požadavky vyplývající z obdržených vyjádření. Součástí DUSL bude úplný popis případných změn oproti záměru, ke kterému byl vydán Závěr zjišťovacího řízení včetně vyjádření autorizované osoby dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., zda změny záměru mohou mít významný vliv na životní prostředí. Na základě úplného popisu změn požádá Zhotovitel příslušný úřad o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb.

- 4.33.4 Pro záměr **ČÁSTI C** byl Ministerstvem životního prostředí vydán Závěr zjišťovacího řízení čj. MZP/2021/530/1611. Zhotovitel zpracuje do projektové dokumentace podmínky a požadavky vyplývající z obdržených vyjádření. Součástí DUSL bude úplný popis případných změn oproti záměru, ke kterému byl vydán Závěr zjišťovacího řízení včetně vyjádření autorizované osoby dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., zda změny záměru mohou mít významný vliv na životní prostředí. Na základě úplného popisu změn požádá Zhotovitel příslušný úřad o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb.
- 4.33.5 Bude provedena revize Oznámení, respektive Dokumentace záměru a opatření z kapitol B.I.6 budou zpracovány do Dokumentace.
- 4.33.6 Na základě aktuálního technického řešení budou aktualizovány všechny odborné přílohy Oznámení, respektive Dokumentace záměru.
- 4.33.7 Bude zpracována rozptylová studie, která vyhodnotí provoz mobilní recyklační linky pro recyklaci štěrkového lože a též vliv staveništní dopravy na příjezdových a odvozových trasách.
- 4.33.8 Akustická studie bude zpracována pro fázi výstavby i fázi provozu. Součástí akustické studie budou protokoly z měření hluku a vibrací.
- 4.33.9 Z důvodu zachování migrační prostupnosti budou mostní objekty a propustky navrženy v souladu s Metodikou AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice (2020).
- 4.33.10 Zemědělská příloha – v souladu s vyhláškou č. 271/2019 Sb. bude zpracována žádost o vynětí ze zemědělského půdního fondu, rozdělení půd (ornice a podornice) včetně odůvodnění záboru.
- 4.33.11 Bude aktualizován dendrologický průzkum v souladu s kap. 7.2.8 VTP/DOKUMENTACE/06/23. Před zpracováním dendrologického průzkumu proběhne jednání s garantem za ŽP objednatele.
- 4.33.12 Bude aktualizován průzkum kontaminace železničního tělesa a kolejového lože. Zhotovitel zpracuje na základě předchozích průzkumů, průzkumu terénu a doplnění informací od správce trati plán vzorkování, který bude odsouhlasen garantem za ŽP Objednatele. Průzkum kontaminace bude proveden v souladu se směrnicí SŽ SM096.
- 4.33.13 Upozorňujeme, že záměr prochází EVL Ramena Ohře a prvky ÚSES. Záměr zasahuje do VKP ze zákona, dálkových migračních koridorů a migračně významných území a biotopu zvláště chráněných velkých savců. Záměr prochází záplavovým územím vodních toků Svatava, Ohře, Libocký potok a Slatinný potok. Záměr prochází poddolovanými územími a je ovlivněn dalšími aspekty důlní činnosti.
- 4.33.14 Bude zpracován havarijní plán zpracovaný podle vyhlášky č.450/2005 Sb. v platném znění. Pro rekonstruované mosty a propustky přes náhon Teplé Bystřice bude zpracován povodňový plán.

4.34 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby – PDPS

- 4.34.1 **Zhotovitel Dokumentace v Soupisech prací uvede jednotlivé položky odpadů dle kategorií, které budou následně souhrnně vyčísleny za celou stavbu v SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy v rozřídění do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů, kde budou tyto souhrnné položky sloužit k ocenění v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS. Podrobný postup je uveden v následujících bodech.**

„Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“,
„Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“ a
„Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“
Zvláštní technické podmínky - DOKUMENTACE

4.34.2 **Ustanovení Směrnice SŽDC č. 20 pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty, Článek 3.9 ruší a nahrazuje následujícím zněním uvedeným v odst. 4.34.3.**

4.34.3 **Úpravy položkových rozpočtů**

- a) v soupisech prací jednotlivých SO/PS bude pro účely evidence vždy uvedena **R-položka „Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“**. Položka bude zahrnovat veškeré poplatky provozovateli skládky, resp. recyklačního centra dle typu a kategorie odpadů a dopravu z místa stavby na skládku, resp. recyklačního centra,
- b) pro činnosti, které by mohly být původci odpadů (např. výkopové práce) budou volené položky, jejíž součástí není uvedená doprava. V technické specifikaci položky bude uvedeno, že se jedná o položku bez dopravy,
- c) doprava pro opětovné využití vyzískaného materiálu (např. výkopové práce pro další využití na stavbě, do zemníků apod.) bude kalkulovaná samostatnou položkou pro vodorovnou a svislou dopravu, přemístění, přeložení, manipulace do vzdálenosti odpovídající potřebám manipulace. V doplňujícím popisu položky bude uvedeno, že materiál z položky není určen na skládku, resp. recyklačního centra,
- d) u položek soupisu prací jednotlivých SO/PS **„Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“** bude v popisu položky jako doplňující název uvedeno **„NEOCEŇOVAT – Evidenční položka (neoceňovat v objektu SO/PS, položka se oceňuje pouze v objektu SO 90-90)“** a v označení „Varianta“ bude nastavena hodnota 901, v případě duplicitní položky v jednom dílu bud označení varianty provedeno vzestupnou řadou celých čísel od hodnoty 901 (tzn. 901 až 999),
- e) měrné jednotky uvedené v jednotlivých soupisech prací musí být vždy shodné s měrnými jednotkami uvedenými v přehledu odpadů a v objektu Likvidace odpadů. V případě nesouladu je toto pokládáno a vadu díla.
- f) Kalkulace položky „Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“ v přípravě bude provedena jako součet položek:
 - poplatek na skládku dle kategorie odpadu a množství, a to dle aktuálního ceníku vybrané skládky v přípravě,
 - ceny za t/km dle množství odpadu a vzdálenosti předpokládané skládky, přičemž vzdálenost může být specifikována v rozsahu pásmové dopravy.

4.34.4 **Způsob vytvoření položek likvidace odpadů včetně dopravy**

4.34.4.1 Pro soupisy prací budou vytvořené „R-položky“ pro likvidaci odpadů s dopravou, a to následovně:

4.34.4.2 **Označení a název položky:**

R015XXX [AŽ] R015XXX – LIKVIDACE ODPADŮ [TYP ODPADU] VČETNĚ DOPRAVY

Hodnoty XXX budou odpovídat poslednímu trojčíslí daného typu odpadu cenové soustavy OTSKP, která zahrnuje pouze náklady na poplatky za likvidaci odpadů.

Příklad:

Původní položka OTSKP bez dopravy:

015112 - POPLATKY ZA LIKVIDACI ODPADŮ NEKONTAMINOVANÝCH – 17
05 04 VYTĚŽENÉ ZEMINY A HORNINY - II. TŘÍDA TĚŽITELNOSTI

Nová R položka s dopravou:

**R015112 - POPLATKY ZA LIKVIDACE ODPADŮ NEKONTAMINOVANÝCH –
17 05 04 VYTĚŽENÉ ZEMINY A HORNINY - II. TŘÍDA TĚŽITELNOSTI
VČETNĚ DOPRAVY *)**

4.34.4.3 **Popis položky**

V popisu položky bude uveden text:

„Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“,
„Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“ a
„Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“
Zvláštní technické podmínky - DOKUMENTACE

Evidenční položka. Neoceňovat v objektu SO/PS, položka se oceňuje pouze v objektu SO 90-90.

4.34.4.4 **Technická specifikace položky**

1. Položka obsahuje:

- veškeré poplatky provozovateli skládky, recyklační linky nebo jiného zařízení na zpracování nebo likvidaci odpadů související s převzetím, uložením, zpracováním nebo likvidací odpadu,
- náklady spojené s dopravou odpadu z místa stavby na místo převzetí provozovatelem skládky, recyklační linky nebo jiného zařízení na zpracování nebo likvidaci odpadů,
- náklady spojené s vyložením a manipulací s materiálem v místě skládky.

2. Položka neobsahuje:

- náklady spojené s naložením a manipulací s materiálem. **)

3. Způsob měření:

- [měrná jednotka – nejčastěji Tuna] určující množství odpadu vytríděného v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění

Poznámka:

*) U nebezpečných odpadů musí být v doplňujícím popisu položky uvedeno upřesnění nebezpečných vlastností v rozsahu a typu koncentrace nebezpečných látek.

**) Text se uvede v případech kdy náklady spojené s naložením a manipulací s materiálem jsou součástí položky dopravy nebo položky zahrnující činnost, která je zdrojem odpadu (např. výkopové práce)

4.34.5 **SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy**

4.34.5.1 součástí objektu SO-90-90 bude souhrn všech odpadů stavby, který bude zahrnovat veškerý odpad z celé stavby v roztřídění do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS,

4.34.5.2 zhotovitel v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby ocení celkové množství daného typu/kategorie odpadu, které je součástí Všeobecného objektu,

4.34.5.3 pro účely kontroly fakturace zůstávají položky odpadů s množstvím v jednotlivých SO a PS. Tyto položky nejsou zhotovitelem v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby oceňovány,

4.34.5.4 v soupisu prací je SO 90-90 je zařazen do členění objektů dle Manuálu pro strukturu dokumentace a popisové pole: R.90 SO 90-90 - Likvidace odpadů včetně dopravy, v kategorii monitoringu (Formulář SOPS, XDC) do členění D.9.9 - Odpady.

4.34.6 **Souhrnný rozpočet**

4.34.6.1 pro vykazování nákladů stavby (rozpočty jednotlivých SO/PS) zařazených do souhrnného rozpočtu budou odpady vykazované jako náklady, které jsou součástí těchto SO/PS,

4.34.6.2 pro stanovení předpokládané hodnoty veřejné zakázky se nebude vyčleňovat hodnota SO 90-90 samostatně. Do předpokládané hodnoty veřejné zakázky jsou náklady za odpady započítané v rámci základních rozpočtových nákladů jednotlivých SO a PS.

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 (projektováním): Zhotovitel projedná výlukové časy se SŽ.
- 5.1.2 O výluky bude zhotovitel žádat SŽ se 120 denním předstihem od 1. plánované výluky.
- 5.1.3 Zhotovitel bude respektovat případné přidělení prací v nočních hodinách.
- 5.1.4 Technické řešení ve stupni „DUSL+PDPS“ je nutné provést s ohledem na všechny připomínky, které byly dle protokolů o vypořádání akceptovány v dalším stupni dokumentace. Vše v dokladové části projektových dokumentací.

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 Správy železnic / 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 techniky 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 Dopis O14 čj. 3867/2017-SŽDC-O14
- 7.1.2 Dopis O14 čj. 22098/2020-SŽ-GŘ-O14 a dokument „Dočasné požadavky na břevnové svítilny pro akce OŘ“
- 7.1.3 Stavební připravenost Mobiliáře a ADZ
- 7.1.4 Tabulka CNM-MB
- 7.1.5 Seznam položek schvalovacího souboru Trackside Approval
- 7.1.6 Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC, v. 1.00 – 07/2022
- 7.1.7 DUSL – doplnění
- 7.1.8 BIM protokol vč. příloh