

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

**„Implementace ETCS Regional Louka
u Litvínova – Osek město“**

Datum vydání: 14. 03. 2024

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1 Předmět zadání.....	3
1.2 Hlavní cíle stavby	3
1.3 Umístění stavby	3
1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení).....	3
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	4
2.1 Podklady a dokumentace	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	4
4.1 Všeobecně.....	4
4.2 Dopravní technologie.....	5
4.3 Organizace výstavby	5
4.4 Zabezpečovací zařízení	5
4.5 Sdělovací zařízení	8
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	9
4.7 Železniční svršek a spodek	10
4.8 Nástupišť	10
4.9 Železniční přejezdy	11
4.10 Mosty, propustky, zdi	11
4.11 Ostatní objekty	12
4.12 Pozemní stavební objekty	12
4.13 Geodetická dokumentace.....	13
4.14 Životní prostředí	13
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	13
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	13
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.

DD	Doprovodná dokumentace
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
EOV	Elektrický ohřev výměn
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
MRS	Místní rádiové síť
AZI	Autorizovaný zeměměřický inženýr

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu a Doprovodné dokumentace „**Implementace ETCS Regional Louka u Litvínova – Osek město**“ podle Pravidel pro postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu (dále jen „Pravidla“).
- 1.1.2 Dokumentace ve stupni ZP bude členěna podle Pravidel včetně všech stanovených příloh. Přílohy budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P2 směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen „SŽ SM011“). Dokumentace ZP bude zpracována ve vizuálním stylu a jednotné struktuře SŽ, šablona dokumentace je ke stažení na Portálu modernizace dráhy na webových stránkách: <https://modernizace.spravazeleznic.cz/nastroje/sablonyzameruprojektu>. Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání ZP na Centrální komisi MD.
- 1.1.3 Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání Záměru projektu na Centrální komisi Ministerstva dopravy (CK MD).
- 1.1.4 Součástí ZP bude zpracování ekonomického hodnocení, které bude provedeno podle platné resortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“) a dále dle kap. 5.1.1.
- 1.1.5 Součástí plnění je i zajištění a doplnění potřebných podkladů, (nad rámec podkladů uvedených v čl. 2.) a mapových podkladů, nezbytných ke zpracování záměru projektu. Součástí plnění je též zpracování projektu inženýrskogeologického průzkumu.
- 1.1.6 Veškeré potřebné podklady, zejména pasportní dokumentace, archivní dokumentace, informace o přepravních výkonech, informace o majetkových poměrech apod. si zajistí zhotovitel a jejich pořízení je součástí nákladů zakázky.
- 1.1.7 Předmětem zakázky je dále projednání záměru projektu a doprovodné dokumentace se složkami SŽ (odbory GŘ, SSZ, OŘ), s objednateli dopravy a dopravci, s obcemi a vlastníky pozemků dotčenými stavbou a podle potřeby dalšími osobami stanovenými Objednatelem.
- 1.1.8 Zhotovitel zajistí závěrečné projednání připomínek a Objednatelem přijaté připomínky zapracuje do záměru projektu a doprovodné dokumentace. Bez souhlasu Objednatele není oprávněn měnit obsah a rozsah záměru projektu a doprovodné dokumentace. Při projednání zpracovávané dokumentace stavby bude postupovat v součinnosti s Objednatelem a dbát jeho pokynů.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Cílem díla je zajištění plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy nahrazením stávajícího již nevyhovujícího systému zabezpečení dle předpisu SŽ D3 provozem dle SŽ D1 v úseku Louka u Litvínova – Osek město regionální dráhy Louka u Litvínova – Moldava v K. horách.

1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Stavba bude probíhat v úseku Louka u Litvínova – Osek město.
- 1.3.2 Kraj: Ústecký
Okres: Most, Teplice
Katastrální území: Lom u Mostu zastávka [686573], Osek u Duchcova [712981]

1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

- 1.4.1 Správcem trati Správa železnic s. o. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem.

Údaje o trati

Traťový úsek	Louka u Litvínova – Osek město
Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	regionální
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6/F4
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	148 00 Louka u Litvínova – Moldava v Krušných horách
Číslo trati podle TTP	535 C
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	135
Číslo traťového a definičního úseku	0703 02, 0703 03
Traťová třída zatížení	A1 (16,0 t)
Maximální traťová rychlost	50 km/hod
Trakční soustava	nezávislá
Počet traťových kolejí	1

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Podklady a dokumentace

- 2.1.1 SŽG poskytne prostřednictvím jmenovaného AZI platné železniční bodové pole (ŽBP) a železniční mapové podklady (ŽMP). K nahlédnutí během soutěže.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v 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:
- „Oprava trati v úseku Dubí – Moldava“.
 - „Oprava trati v úseku Louka u Litvínova – Osek město“
 - „Revitalizace trati Osek město-Dubí-Moldava v Krušných horách“
 - „GSM-R Ústí n. L. – Chomutov“

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Zhotovitel zpracuje vazbu na Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty (JZP ŽDC). Stavové informace (logy), doplňková data a záznamy zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a DDTS budou ukládána v Jednotném záznamovém prostředí železniční dopravní cesty do vybraných užitečných úložných oblastí (UÚO). Při návrhu vazby na JZP ŽDC bude postupováno dle dokumentu „Specifikace a zásady uchovávání

a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC" viz příloha č. 7.1.23 těchto ZTP. Popis vazby na JZP ŽDC bude popsán v samostatné kapitole ZP.

- 4.1.2 V celém dokumentu VTP/ZP/08/23 se odkazy na „směrnici MD č. V-2/2012 [42]“ nahrazují odkazem na „Pravidla [42]“. Odkaz [42] v článku 7.2 Platné obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky ČR ve VTP/DOKUMENTACE/06/23 se nahrazuje následujícím zněním: „[42] Pravidla pro postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, č.j.: MD-41709/2023-910/2, Prosinec 2023“.
- 4.1.3 Varianta ETCS STOP vyplývá z dokumentu Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy (č.j. S70561/2020-SŽ-GR-O26 ze dne 12. 12. 2020).
- 4.1.4 Technické řešení bude vyhotoveno v souladu s metodickým pokynem SŽ TSI CCS/MP3 Technické požadavky a zásady pro projektování traťové části ETCS STOP v aktuálním znění.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Dopravní technologie bude zpracovaná dle Směrnice SŽ SM011 Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace.
- 4.2.2 V rámci dopravní technologie bude verifikován výhledový rozsah dopravy. Pro výhledový rozsah dopravy bude zpracován GVD. Budou uvedeny parametry typových vlaků ve výhledovém stavu. Budou kvantifikovány úspory cestovních a jízdních dob. Výhledový rozsah osobní a nákladní dopravy bude odsouhlasen Správou železnic s.o. Odborem přípravy staveb.
- 4.2.3 V rámci dopravní technologie bude vypracováno kapacitní posouzení traťové koleje v souladu se Směrnicí SŽDC SM124 Zjišťování kapacity dráhy.
- 4.2.4 V rámci dopravní technologie bude stanoven a potvrzen rozsah nově zabezpečené dopravy ve vazbě na postradatelnost kolejíště. Zároveň bude v rámci dopravní technologie stanoven a potvrzen požadovaný dopravní program v dané dopravně.

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 Součástí textové části bude rámcový popis organizace výstavby s odhadem délky nepřetržitých výluk pro potřeby stanovení rozsahu náhradní autobusové dopravy do ekonomického hodnocení.

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 Trať Louka u Litvínova – Dubí – Moldava v Krušných horách je trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy s dirigující stanicí ŽST Teplice v Čechách.
- 4.4.1.2 Světelné přejezdové zabezpečovací zařízení se závorami P2169 v km 133,825 kategorie PZS 3ZBLI (dle ČSN 34 2650), typu AŽD RE, se nachází v mezistaničním úseku Louka u Litvínova – Osek město poblíž zastávky Lom u Mostu zastávka. Je plně závislé na jízdě drážních vozidel prostřednictvím čidel počítačů náprav typu AzF Frauscher a kolovými senzory RSR 180. Ovládání a indikace PZS je provedena v reléové vazbě do stanoviště JOP ŽST Louka u Litvínova a nadstavbově do ŽST Teplice v Čechách (od 05/2021) Od Oseka město je zřízen světelný přejezdník a opakovací světelný přejezdník. Přejezd je vybaven dvěma závorovými stojany s polovičními závorami a jedním výstražníkem s celkem 6 deskami typu PV-97. Reléová výstroj je umístěna v reléovém domku ATE Cheb. PZS je vybaveno záznamovým zařízením BDA
- 4.4.1.3 Světelné přejezdové zabezpečovací zařízení bez závor P2173 v km 137,686 kategorie PZS 3SBL (dle ČSN 34 2650), typu AŽD 71 s počítači náprav AzF

Frauscher a kolovými senzory RSR 180 doplněný přejezdníky, se nachází v Louckém záhlaví dopravní D3 Osek město na komunikaci III. třídy v intravilánu obce Osek. Přejezdník ze směru od ŽST Louka u L. se rozsvěcuje obsazením přibližovacího kolejového úseku a opakovací přejezdník ze směru od dopravní Osek město se rozsvěcuje spuštěním výstrahy z ovládací skříňky nebo pagerem po uplynutí předzváněcí doby. V km 138,250 se nachází trvale osazený přenosný přejezdník. Přejezd je vybaven čtyřmi výstražníky s celkem pěti deskami typu PV-97. Reléová výstroj PZS je umístěna v OPD domku v místě přejezdu. PZS je vybaveno záznamovým zařízením B-2000.

4.4.1.4 V dopravně D3 Osek město je na Hrobském záhlaví v km 138,404 úroňový železniční přejezd P2174 vybavený pouze výstražnými kříži.

4.4.1.5 Zabezpečení výhybek a manipulačních kolejí v dopravně D3 Osek město je provedeno mechanickými zámkami a výkolejkami.

4.4.1.6 Dále se v traťovém úseku Louka u Litvínova – Osek město nachází tři přejezdy zabezpečeny výstražnými kříži. Jedná se o účelové komunikace (lesní cesty).

Jedna souprava klíčů pro trať SŽ D3 Louka u Litvínova – Moldava v Kr. horách je držena v elektromagnetických zámcích v ŽST Louka u Litvínova a je uvolňována pomocí JOP výpravčím DOZ Oldřichov u D. – Litvínov.

4.4.2 Požadavky na nový stav

4.4.2.1 V dopravně D3 Osek město bude realizováno zabezpečovací zařízení 3. kategorie (dle TNŽ 34 2620) elektronického typu kompatibilní s elektronickým stavědlem v ŽST Teplice v Čechách pro výpravčího DOZ Oldřichov u D. – Litvínov.

4.4.2.2 Vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení bude instalována do nového betonového technologického domku.

4.4.2.3 Dále budou určené rozhodující výhybky doplněny elektrickými přestavníky s EOVS, v kolejišti budou zřízena nová světelná návěstidla.

4.4.2.4 Bude navržena výstroj pro ETCS STOP ve variantě D1 v souladu s požadavky pokynu SŽ TSI CCS/MP3 Technické požadavky a zásady pro projektování traťové části ETCS STOP v aktuálním znění. V úrovni vjezdového návěstidla ŽST Louka u Litvínova a Lichoběžníkové tabulky dopravní D3 Hrob budou zřízeny balízové skupiny (s nepřepínatelnými balízami) pro předání národních hodnot pro oblast předmětného úseku tratě ETCS STOP a oblast ostatních tratí.

4.4.2.5 V dopravně D3 Osek město se nebude zřizovat žádná provizorní dopravní kancelář – nouzovou obsluhu bude možné uskutečnit z nouzové DK ŽST Louka u Litvínova. Elektromagnetické zámkami v ŽST Louka u Litvínova budou upraveny. Souprava hlavních klíčů pro trať D3 bude umístěna v samostatném EMZ zřízeném v ŽST Osek město. Ve stavědlové ústředně (v novém technologickém objektu u přejezdu P2173) bude zřízeno zadávací pracoviště JOP pro potřeby SSZT (odepisování poruch, přehled o dění na trati).

4.4.2.6 Pro všechna nová zabezpečovací zařízení bude navržena diagnostika s přenosem diagnostických dat do stanoveného místa soustředěné údržby. Diagnostika musí vycházet z koncepce TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z.

4.4.2.7 Pro zjišťování volnosti kolejových úseků budou navrženy počítače náprav, vyhovující TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238-3, které budou rozmístěny optimalizovaně ve vazbě na zpracovanou dopravní technologii.

4.4.2.8 Veškerá kabelizace bude navržena v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE včetně posouzení ostatních inženýrských sítí z hlediska vlivu uvažované střídavé trakční soustavy 25 kV.

- 4.4.2.9 Bude vybudováno nové přejezdové světelné zabezpečovací zařízení PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed. 2 na přejezdu P2173, které bude zapracováno do staničního zab. zařízení, stávající přejezdníky budou sneseny a zrušeny jejich závislosti. U přejezdu bude zřízen nový betonový technologický domek pro výstroj PZS P2173 a technologie staničního zabezpečovacího zařízení. Povrchová úprava domku bude konzultována s památkáři.
- 4.4.2.10 Z důvodu blízkosti k hranicím dopravní bude vybudováno nové přejezdové světelné zabezpečovací zařízení PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed. 2 na přejezdu P2174 v km 138,404, které bude zapracováno do staničního zab. zařízení.
- 4.4.2.11 V traťovém úseku mezi dopravními Louka u Litvínova – Osek město bude navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, navržena nová kabelizace v potřebném rozsahu. Do traťového zabezpečovacího zařízení bude navázáno traťové PZS P2169 a jeho stávající přejezdníky sneseny a zrušeny jejich závislosti.
- 4.4.2.12 Centrální přechod, bude-li zřizován, bude kryt hlavními návěstidly, popřípadě doplněn VZPK.
- 4.4.2.13 Pokud nebudou železniční přejezdy P2170, P2171 a P2172 touto stavbou zrušeny, bude prověřena možnost zabezpečení trvale uzamčenou závorou.
- 4.4.2.14 V rámci stavby budou použity velké výstražné kříže a výstražníky v LED provedení.
- 4.4.2.15 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, který je přílohou těchto ZTP. V případě negativního výsledku prověření použití postupného (sekvenčního) sklápění závor musí být tato skutečnost, včetně souvisejících důvodů, uvedena v Dokumentaci.
- 4.4.2.16 V případě výstavby nebo rekonstrukce závor se požaduje navržení a zřízení břevnových svítilen na:
- a. silnicích I. a II. třídy,
 - b. místních komunikací funkční třídy B,
 - c. pozemních komunikací, kde je nejbližší hranice křižovatky je od nebezpečného pásma přejezdu blíže, než stanoví ČSN 736380 pro nově zřizované přejezdy.
- 4.4.2.17 V případě výstavby nebo rekonstrukce závor na silnicích III. třídy a místních komunikací funkční třídy C bude návrh použití břevnových svítilen posouzen s ohledem na konkrétní situaci na přejezdu (dopravní moment, přehlednost pozemní komunikace, množství rušivých vlivů). Výsledek posouzení, včetně souvisejících důvodů, bude uveden v Dokumentaci.
- 4.4.2.18 Na stávajícím diagnostickém systému trati v úseku Oldřichov u D.(mimo) – Litvínov budou provedeny úpravy potřebné pro plánované přenesení pracoviště DOZ Oldřichov u D. – Litvínov ze stanice Teplice v Čechách (výpravčí 4) do ŽST Ústí n./L. sever a sloučení řízení provozu celé tratě do tohoto jednoho pracoviště.
- 4.4.2.19 V koordinaci a závislosti na souvisejících opravách povrchového i trativodního odvodnění v mezistaničních úsecích, bude zároveň provedeno definitivní přeložení stávajících nevhodně nebo kolizně vedených úseků kabelizace v souladu s platnými normami a předpisy.
- 4.4.2.20 Přejezdová zabezpečovací zařízení budou upravena na nové TR dle grafu rychlosti.

- 4.4.2.21 Požadovaná Verze specifikací dle TSI CCS: Dokument Subset-026 v 3.6.0., systémová verze 1.1.
- 4.4.2.22 V rámci návrhu instalace balíz budou splněny požadavky podle Subsetu-036 verze 3.1.0 (zejména kapitola 5.6).
- 4.4.2.23 Bude vybudováno VNPN, řešení dle požadavků TS 2/2014 – S,Z. VNPN bude zřízeno i u cestových návěstidel v ŽST Louka u Litvínova. Zařízení bude vybaveno stavovou diagnostikou pro záznam obsluhy prvků a stavy indikací, a to s uplatněním požadavků TS 2/2007 – Z.
- 4.4.2.24 Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů i napojení na stávající/nové úseky bude nutné vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné a dočasné stavy zabezpečovacích zařízení.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 V úseku Louka u Litvínova – Osek město se nachází pouze venkovní telefonní objekty na PZS P2169, PZS P2173 a v ovládací skříňce PZS P2173 před bývalou výpravní budovou v dopravně D3 Osek město. V dopravně D3 Osek město je radiostanice SRV sítě 150MHz, modemem ovládané z TOP1 Louka u Litvínova (SŽ D3 Teplice). Kabelové napojení z Louky u Litvínova je kabelem PK12 8DM0,9 a dále pokračuje TCEPKPFLEY 10xN0,8. V ŽST Louka u Litvínova je umístěn dohledový kamerový systém, rozhlasové zařízení INNIS, dohled DDTS, MRS, SRV, TRS a zapojovač TOP1.

4.5.2 4.5.2. Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 Rozsah sdělovacího zařízení musí odpovídat dokumentu č.j. 16756/2021-SŽ-GR-O14 Doplnění Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy ze dne 8. 3. 2021 (viz. přílohy ZTP). V této stavbě musí být zejména doplněna sdělovací zařízení, která nebyla realizována souvisejícími stavbami.
- 4.5.2.2 Vybudovat přenosový systém IP/MPLS v celé trati s využitím nově položených 3x HDPE trubek, optických kabelů TOK a DOK. Kabelizace, včetně optických kabelů bude respektovat č.j. 16756/2021-SŽ-GR-O14 Doplnění Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy ze dne 8.3.2021 s tím, že v traťovém úseku budou položeny tři trubky HDPE a do jedné bude zafouknut TOK 48 vláken.
- 4.5.2.3 Veškerá metalická kabelizace bude navržena v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE včetně posouzení ostatních inženýrských sítí z hlediska vlivu uvažované střídavé trakční soustavy 25 kV.
- 4.5.2.4 Vybudovat přenosový systém IP/MPLS v celém traťovém úseku s využitím nově položených optických kabelů. Oproti požadavkům č.j. 16756/2021-SŽ-GR-O14 bude přenosový systém zahrnovat pouze L2 switche (včetně dopravní Osek město). L2 switche mezi sebou propojit párem optických vláken a v ŽST Louka u Litvínova připojit do L3 switche včetně redundantního propojení Osek město – Louka u Litvínova dalším párem optických vláken v TOK.
- 4.5.2.5 Kamerový systém bude využívat kamerové úložiště v ŽST Louka u Litvínova.
- 4.5.2.6 Bude navrženo doplnění systému dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS) v souladu s TS2/2008-ZSE v platném znění.
- 4.5.2.7 Diagnostické informace všech dálkově dohlížených technologií (PZTS, ASHS, rozhlasové zařízení, kamerové systémy včetně dopravní D3 Osek město, EOVS, ovládání osvětlení, stav elektroměrů) budou připojeny do integračního koncentrátoru dálkové diagnostiky technologických systémů železniční

dopravní cesty v Louce u Litvínova v návaznosti na stav po dokončení stavby Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov.

- 4.5.2.8 V úseku Louka u Litvínova – Osek město bude prověřeno zachování stávajícího rádiového systému SRV, jak po stránce pokrytí, tak po stránce technologie. Případně bude navrženo pokrytí předmětného úseku rádiovým signálem GSM-R.
- 4.5.2.9 Nový technologický objekt v Oseku měště bude vybaven technologií PZTS s integrovanými čidly detekce požáru a s přenosem informací do DDTS Louka u Litvínova (Teplice)
- 4.5.2.10 V ŽST Osek město bude navržen informační systém pro cestující v souladu s SM 118 a Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace.
- 4.5.2.11 Doplnit rozhlasová zařízení do dopravní D3 Osek město a Lom u Mostu zastávka. Doplnit software na PC pro automatické hlášení na pracovišti výpravního DOZ Oldřichov u D. - Litvínov v ŽST Teplice v Čechách a operátora železniční dopravy. Bude rozšířena stávající síť GTN.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Lom u Mostu zastávka je prostor pro cestující osvětlen výbojkovými svítidly na stožárech typu PS.
- 4.6.1.2 V dopravní D3 Osek město je prostor pro cestující a železniční prostranství osvětlen výbojkami na stožárech typu JŽ za hranicí životnosti. Není instalováno žádné EOv, ani náhradní zdroj.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Dokumentace prověří, zda jsou ve všech případech k dispozici dostatečně dimenzované přípojky NN základní a náhradní napájecí sítě technologií sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Pokud bude pro napájení těchto technologií nutno upravit nebo doplnit napájení (např. zřídit UPS), bude toto součástí stavby. V případě, že bude nutné technologie sdělovacího zařízení, zabezpečovacího zařízení a silnoproudé zařízení přemístit, bude prověřeno vnitřní uzemnění v technologických místnostech i dimenze přírodních kabelů.
- 4.6.2.2 Pro zabezpečení napájení nového nebo stávajícího PZS bude nutné zajistit a navrhout kompletně novou přípojku NN.
- 4.6.2.3 Návrh napájení PZS musí splňovat podmínky ČSN 37 6605 ed.2, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽ E8 – Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, ve platném znění od 1.5.2013.
- 4.6.2.4 Dokumentace prověří možnost osazení elektrických ohřevů výhybek v dopravních na výhybky užívané při tvorbě vlakových cest. Rozvaděče REOV budou vybaveny řídicími jednotkami. Systém EOv bude zapojen do systému dálkového ovládání a diagnostiky dle TS 2/2008-ZSE.
- 4.6.2.5 Na nástupištích, bude vybudováno nové venkovního LED osvětlení nástupišť a přístupových komunikací pro cestující dle ČSN EN 12 464-2 a předpisu SŽ E11 na základě zpracování Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽ E11. Ovládání osvětlení bude navrženo se zapojením do systému dálkového dohledu a diagnostiky dle TS 2/2008-ZSE.
- 4.6.2.6 Při navrhování nových kabelových tras je nutné vzít v úvahu budoucí prostou elektrizaci tak, aby kabelové trasy nebyly v kolizi s budoucími základy trakčních stožárů

- 4.6.2.7 Klientské pracoviště dispečerů (včetně ED) a určené pracoviště údržby OŘ budou aktualizována (doplněna o nové technologické systémy), podle TS 2/2008 – ZSE.
- 4.6.2.8 V případě nutnosti bude doplněno nebo navrženo nové DŘT. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do DDTS v souladu s TS 2/2008-ZSE. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.

4.7 Železniční svršek a spodek

4.7.1 Popis stávajícího stavu

4.7.1.1 Výhybky

Číslo	tvar	km	rok vložení
1	J S49 1:9-190 Pp oc už.	137,773	2018
2	OBL-o S49 1:9-190(387/374) Pp oc už.	137,802	2018
5	J A-6° I. LI oc nov.	138,063	1955
7	J S49 1:9-300 Lp d nov.	138,234	1982

4.7.1.2 Koleje

Km 132,980-133,245 kolejnice S49, pražce B91S, rozdělení „u“, rok 2020

Km 133,245-133,825 kolejnice T r.v. 1967, pražce SB5 r.v. 1975, rozdělení „c“, rok vložení 2008

Km 133,825-134,724 kolejnice S49 r.v. 1985, pražce SB5 r.v. 1975, rozdělení „c“, rok vložení 2008

Km 134,725-135,900 kolejnice T r.v. 1967, pražce dřevo r.v. 1950, rozdělení „c“, rok vložení 2008

Km 135,900-137,700 kolejnice A (roky 1949-1964), pražce dřevo r.v. 1950, rozdělení „c“, rok vložení 2008

Km 137,700-138,073 kolejnice S49, pražce SB5, rozdělení „u“, rok 2018

Km 138,073-138,234 kolejnice S49(rok 1982), pražce dřevěné, rozdělení „c“, rok 1949

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Bude navržena nová konfigurace kolejí v dopravně Osek město podle požadavků dopravní technologie. Železniční svršek bude navržen z nového materiálu (kolejnice tvaru 49E1, na betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním).
- 4.7.2.2 V rozsahu rekonstrukce železničního svršku v dopravně Osek bude navržena rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění. Součástí díla je zpracování projektu IGP. V rámci zpracování ZP bude mimo jiné provedena pochůzka v rozsahu stavby za účasti správce a GR, zaměřená na zmapování problematických míst žel. spodku a svršku a určení rozsahu a možností stavebních prací. Záznam z pochůzky bude doložen v dokladové části.

4.8 Nástupiště

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 V dopravně Osek město jsou 2 nástupní hrany.

4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 Nová nástupiště budou navržena dle požadavku dopravní technologie s výškou nástupních hran 550 mm nad TK dle ČSN 73 4959.

- 4.8.2.2 V zastávce Lom u Mostu zastávka je současné nástupiště rozděleno přejezdem na dvě části. Nástupiště bude upraveno s ponecháním stávající konstrukce tak, aby bylo pouze na jedné straně přejezdu.

4.9 Železniční přejezdy

4.9.1 Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1 Počet železničních přejezdů 5 (P2170, P2171, P2172, P2173, P2174)

4.9.2 Požadavky na nový stav

- 4.9.2.1 Bude prověřena možnost zrušení přejezdů P2170, P2171 a P2172 dle Směrnice SŽDC SM86. Návrh bude koordinován s probíhajícím správním řízením na zrušení těchto přejezdů, které zajišťuje Magistrát města Teplice.
- 4.9.2.2 Ponechané přejezdy budou zabezpečeny dle článku 4.4.

4.10 Mosty, propustky, zdi

4.10.1 Popis stávajícího stavu

- 4.10.1.1 Na traťovém úseku Louka u Litvínova – Osek město se nachází 9 propustků a 6 mostů

Propustky

Km 133,335 – nosnou konstrukci tvoří zabetonované kolejnice a opěry jsou kamenné

Km 134,680 – nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba a spodní stavbu kamenné opěry

Km 135,015 – nosnou konstrukci tvoří kamenné desky a opěry jsou též kamenné

Km 135,940 – nosnou konstrukci tvoří zabetonované kolejnice a opěry jsou kamenné

Km 136,770 – ocelová flexibilní trouba

Km 137,440 – nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba a spodní stavbu kamenné opěry včetně kamenných křídel

Km 137,560 – nosnou konstrukci tvoří zabetonované kolejnice a opěry jsou kamenné

Km 137,660 – nosnou konstrukci tvoří kamenné desky a opěry jsou též kamenné

Km 137,740 – nosnou konstrukci tvoří zabetonované kolejnice a opěry jsou kamenné

Mosty

Km 134,000 – nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba a spodní stavbu kamenné opěry a rovnoběžnými křídly

Km 134,020 – nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba a spodní stavbu kamenné opěry a rovnoběžnými křídly

Km 134,915 – nosnou konstrukci tvoří zabetonované nosníky spodní stavba a kolmá křídla jsou kamenné.

Km 137,050 – jedná se o ocelovou trémovou plnostěnnou konstrukci s mostnicemi spodní stavba opěry i křídla jsou kamenné

Km 137,760 – nosnou konstrukci tvoří zabetonované nosníky a spodní stavba je kamenná.

Km 138,150 - nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba a spodní stavbu kamenné opěry se šikmými křídly.

4.10.2 Požadavky na nový stav

- 4.10.2.1 Způsob převedení kabelových tras přes stávající mostní objekty bude stanoven na základě jednání s OŘ Ústí nad Labem – Správou mostů a tunelů. Z tohoto jednání vyplyne i případná nutnost stavebních zásahů na jednotlivých objektech.

4.11 Ostatní objekty

- 4.11.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření a podobně.

4.12 Pozemní stavební objekty

4.12.1 Popis stávajícího stavu

- 4.12.1.1 V dopravně D3 Osek město ON je památkově chráněný objekt se zastavěnou plochou 174 m² a obestavěným prostorem 1479 m³. V objektu je jedna obsazená bytová jednotka v 2.NP o výměře 141 m². V prostorech 1.NP je komerční pronájem pro město Osek o výměře 118 m² (Muzeum Moldavské železnice). Zbylé prostory jako půda, sklep, čekárna pro veřejnost, sklad, býv. šatny jsou volné o výměře cca 175 m². Stavebně technický stav objektu je průměrný se vztlínající vlhkostí.

4.12.2 Požadavky na nový stav

- 4.12.2.1 V případě vybudování poloostrovního nástupiště v dopravně Osek město, bude na tomto nástupišti navržen přístřešek pro cestující v souladu s požadavky směrnice SŽ SM009.
- 4.12.2.2 Nové reléové domky – malé stavební objekty – musí být navrženy a umístěny v souladu se směrnici „SŽ SM009 - Stanovení pravidel pro uplatnění výstupu projektu oblasti moderního designu a architektury nádraží a zastávek“, část čtvrtá – Malé technické objekty.
- 4.12.2.3 Zhotovitel v ZP stanoví na základě vyhlášky č. 460/2021 Sb. předběžnou kategorii stavby (0, I, II nebo III), a s ohledem na platné právní předpisy a normativní podmínky popíše v ZP požadavky pro zajištění požární bezpečnosti stavby, které musí být podrobně zpracovány v následujících stupních PD.
- 4.12.2.4 Zhotovitel je v rámci zhotovení díla povinen si vyžádat výsledné bezpečnostní kategorizace pozemních objektů budov, které jsou součástí projektových prací (u O30 Odboru bezpečnosti a krizového řízení nebo u příslušné stavební správy). Zhotovitel zpracuje požadavek na zpracování Bezpečnostního projektu projekčního, včetně ocenění pro objekty spadající do bezpečnostní kategorie I až III.
- 4.12.2.5 Zhotovitel ve spolupráci s Objednatel (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, vytipuje bezpečnostní zóny (třídy A až D) a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocenění v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.

4.13 Geodetická dokumentace

- 4.13.1 Pro stupeň Záměr projektu jsou železniční mapové podklady (ŽMP) uvedené v odst. 2.1 postačující a budou na vyžádání poskytnuty Zhotoviteli prostřednictvím SŽG. Pro následné stupně stavby je nutné provést reambulaci těchto podkladů.
- 4.13.2 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.
- 4.13.3 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.
- 4.13.4 Závazným 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.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/digitalni-technicka-mapa-zeleznice-technicke-standardy/prechodne-obdobi-dtmz-technicke-specifikace>
- 4.13.5 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.

4.14 Životní prostředí

- 4.14.1.1 Zhotovitel požádá o stanovisko příslušný orgán přírody a krajiny k možnému vlivu záměru na soustavu Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. a následně o vyjádření příslušný úřad, zda záměr bude posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb. a podléhá tak posouzení (EIA). Závěry z vyjádření budou uvedeny v kapitole 9. textové části ZP včetně uvedení č.j. vyjádření. Samotná vyjádření budou součástí Dokladové části DD dle čl. 2.7 Přílohy P2 směrnice SŽ SM011.
- 4.14.1.2 Hluk – budou popsány změny hlukového zatížení (v návaznosti na část Dopravní a provozní technologie). Současně požadujeme posoudit i hluk z odstavovaných železničních vozidel při obratu, který je v současné době posuzován jako stacionární zdroj hluku.
- 4.14.1.3 Upozorňujeme, že část záměru sousedí s Evropsky významnou lokalitou Východní Krušnohoří a v blízkosti záměru se nachází stará ekologická zátěž – Skládka Louka u Litvínova.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1 Zpracování vstupů pro hodnocení ekonomické efektivity projektu bude zhotovitel řešit od začátku zpracování ZP a bude průběžně konzultováno s příslušnými složkami SŽ.
- 5.1.2 **Rozsah a členění Doprovodné dokumentace**
- 5.1.2.1 Doprovodná dokumentace vypracovaná ve fázi ZP bude minimálně zpracována v rozsahu čl. 2.4 přílohy P2 směrnice SŽ SM011.
- 5.1.2.2 Doprovodná dokumentace bude dále obsahovat:
- (a) Přehlednou situaci 1 : 10 000 a situace dopraven 1 : 1 000 dle čl. 2.5 Přílohy P2 směrnice SM011.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.

- 6.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým vnitřním dokumentům a předpisům a typové dokumentaci na webových stránkách:

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

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

Správa železnic, státní organizace

Centrum techniky a diagnostiky

Odbor servisních služeb, OHČ

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

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

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

Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Doporučený postup při zpracování Záměru projektu týkajících se mostních objektů u investičních akcí s více mostními objekty“ čj. 10601/2021-SŽ-GR-O6
- 7.1.2 Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC, v. 1.00 – 07/2022
- 7.1.3 „Dopis O14 č.j. 3867/2017-SŽDC-O14“
- 7.1.4 „Dopis O14 č.j. 22098/2020-SŽ-GR-O14 a dokument „Dočasné požadavky na břevnové svítilny pro akce OŘ
- 7.1.5 Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy č.j. S70561/2020-SŽ-GR-O26
- 7.1.6 Pokyn SŽ TSI CCS/MP3 Technické požadavky a zásady pro projektování traťové části ETCS STOP v aktuálním znění.