

**Příloha č. 3 c)**

# **Zvláštní technické podmínky**

**Záměr projektu**

**„Rekonstrukce ŽST Přelouč“**

Datum vydání: 7. 1. 2025

## OBSAH

<b>1.</b>	<b>SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1	Předmět zadání.....	3
1.2	Hlavní cíle stavby .....	3
1.3	Umístění stavby, základní charakteristika trati (objektu, zařízení) .....	4
<b>2.</b>	<b>PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....</b>	<b>5</b>
2.1	Související podklady a dokumentace.....	5
<b>3.</b>	<b>KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY .....</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....</b>	<b>6</b>
4.1	Všeobecně.....	6
4.2	Dopravní technologie.....	7
4.3	Organizace výstavby .....	8
4.4	Zabezpečovací zařízení .....	9
4.5	Sdělovací zařízení .....	12
4.6	Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení .....	14
4.7	Ostatní technologická zařízení .....	15
4.8	Železniční svršek a spodek .....	15
4.9	Nástupiště .....	16
4.10	Železniční přejezdy .....	16
4.11	Mosty, propustky, zdi .....	17
4.12	Ostatní objekty .....	17
4.13	Pozemní stavební objekty .....	17
4.14	Geodetická dokumentace.....	19
4.15	Životní prostředí .....	19
<b>5.</b>	<b>SPECIFICKÉ POŽADAVKY .....</b>	<b>19</b>
5.1	Všeobecně.....	19
5.2	Rozsah a členění Doprovodné dokumentace .....	19
5.3	Odevzdání Dokumentace .....	20
5.4	Požadavky na zpracování nákladů a ekonomického hodnocení .....	21
<b>6.</b>	<b>SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>21</b>
<b>7.</b>	<b>PŘÍLOHY.....</b>	<b>21</b>

## 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.

<b>GDPR</b> .....	Graf dynamického průběhu rychlostí...
<b>TZZ</b> .....	Traťové zabezpečovací zařízení
<b>PZS</b> .....	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
<b>NVZ</b> .....	Národní vlakový zabezpečovač...
<b>ASVC</b> .....	Automatické stavění vlakových cest
<b>ATO over</b>	system pro automatické vedení vlaku nad systémem ETCS (z angl. „Automatic Train
<b>ETCS</b> .....	Operation over ETCS“)
<b>JZP</b> .....	Jednotné záznamové prostředí
<b>JOP</b> .....	Jednotné obslužné pracoviště
<b>SRP</b> .....	Směrodatný rychlostní profil
<b>PPV</b> .....	Pracoviště pohotovostního výpravčího
<b>ST OŘ</b> .....	Správa tratí Oblastní ředitelství
<b>SMT OŘ</b> .....	Správa mostů a tunelů Oblastního ředitelství

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem díla „**Rekonstrukce ŽST Přelouč**“ je vypracování **Záměru projektu** (dále jen „ZP“) podle dokumentu MD „Pravidla přípravy a realizace akcí dopravní infrastruktury financovaných Státním fondem dopravní infrastruktury, čj.: MD-46506/2024-910/1, 08/2024 (dále jen „Pravidla MD“) a **Doprovodné dokumentace** (dále také „DD“).
- 1.1.2 Dokumentace ve stupni ZP bude členěna podle Pravidel MD 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 Zpracování ekonomického hodnocení bude provedeno podle platné resortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a SŽ.
- 1.1.4 Součástí plnění je i zpracování Doprovodné dokumentace (DD). Požadavky na provedení a rozsah Doprovodné dokumentace jsou uvedeny v odst. 5.2 Rozsah a členění Doprovodné dokumentace.
- 1.1.5 Součástí plnění je i zajištění a doplnění potřebných podkladů, (nad rámec podkladů uvedených v kapitole 2. těchto ZTP) a mapových podkladů, nezbytných ke zpracování ZP.
- 1.1.6 Objednatel stanovuje, že návrh stavebního počínu bude rozdělen do etap:
- 1. etapa** – V předpokládaném rozsahu výměna zabezpečovacího zařízení, pouze rekonstrukce SZZ jako provizorní zabezpečovací zařízení.
- 2. etapa** – Definitivní cílový stav
- 1.1.7 V rámci Záměru projektu bude souhrnně zpracována problematika dopravní technologie, technické řešení, výše investičních nákladů a společné ekonomické hodnocení v níže definovaném rozsahu.
- 1.1.8 Doprovodná dokumentace zhodnotí také cílový stav konfigurace železniční stanice, kdy do roku 2035 nebudou dokončeny související stavby, a tím umožněno optimalizovaně nasadit ETCS s benefity na stávající stav bez zbytečných výhledových zmařených nákladů (viz kapitola 4. a 5. těchto ZTP).

### 1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Hlavním cílem stavby je výměna zastaralého zabezpečovacího zařízení, které neumožňuje úpravu pro výhradní provoz ETCS s benefity 1. TŽK. Staniční zabezpečovací zařízení je za hranicí technické životnosti, které vyvolává zvýšenou potřebu údržby, vyšší poruchovost s vlivem na provoz vlaků pod dohledem ETCS. Dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění požadavků interoperability, zajištění úspory energie a ekonomické náročnosti údržby zastaralého zabezpečovacího zařízení, zajištění splnění požadavků platné legislativy.
- 1.2.2 Cílem je též zvýšení bezpečnosti provozu a cestujících, zvýšení kapacity dráhy a plnění požadavků TSI PRM pomocí kolejových úprav, a zřízení plné peronizace v železniční stanici (zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zvýšení kapacity dráhy, zajištění bezbariérového přístupu, zajištění podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy, zajištění úspory energie a ekonomické náročnosti údržby zastaralého zabezpečovacího zařízení, zajištění splnění požadavků platné legislativy).
- 1.2.3 Úprava užitečných délek kolejí pro zajištění průvozu vlaků délky 740 m.

### 1.3 Umístění stavby, základní charakteristika trati (objektu, zařízení)

- 1.3.1 Stavba bude probíhat: ŽST Přelouč km 316,757 – km 319,849; výpravní budova ŽST Přelouč km 319,081, dopravní kancelář km 319,135.

#### Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S622400003
Kraj	Pardubický
Okres	Pardubice, Přelouč
Katastrální území	Pardubice, Svítkov, Srnojedy, Lány na Důlku, Opočíněk, Valy u Přelouče, Přelouč, Lhota pod Přeloučí, Labětín, Řečany nad Labem
Správce trati/mostu/budovy	OŘ Hradec Králové

#### Údaje o trati

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P3/F1
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	540 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	501A Česká Třebová – Praha-Libeň
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	001 Česká Třebová – Praha-Libeň (010, 011, 230)
Číslo traťového a definičního úseku	1501 150120 Pardubice-Přelouč 1501K1 žst. Přelouč - (kol. 101,102,104) 1501KA žst. Přelouč - (kol. 105) 1501KB žst. Přelouč - (liché kol. 107-113,107a,107b) 1501KC žst. Přelouč - vl. VOP Přelouč 1501KD žst. Přelouč - vl. CERE 1501K3 žst. Přelouč - (kol. 1-11) 1501KE žst. Přelouč - (kol. 12, ST Pce OŘ HK) 150122 Přelouč – Řečany nad Labem
Traťová třída zatížení	D4 (22,5/8t)
Maximální traťová rychlost	160 km/h
Trakční soustava	stejnoseměrná 3 kV Česká Třebová – Praha-Libeň nezávislá Přelouč – Prachovice
Počet traťových kolejí	2 Česká Třebová – Praha-Libeň 1 Přelouč – Prachovice

- 1.3.2 Výpravní budova je v evidenci správce vedena pod názvem „Přelouč – výpravní budova + 1.nástup. /3 byty/“, inv. číslo IC 6000386537. Výpravní budova č. p. 306, Zastavěná plocha budovy je 898.0000 m<sup>2</sup>.
- 1.3.3 V sousedství výpravní budovy se nachází objekt km 319,057 podchod v ŽST Přelouč IC5000137986
- 1.3.4 K objektu výpravní budovy náleží související sítě.
- 1.3.5 Údaje k objektu a výpis souvisejících zařízení ve správě Správy pozemních staveb (SPS) OŘ Hradec Králové:

#### Údaje k objektu

Hlavní inventární číslo	Označení	Zastavěná plocha [m <sup>2</sup> ]	Obestavěný prostor [m <sup>3</sup> ]	Katastrální území	Parcelní číslo
IC6000386537	„Přelouč – výpravní budova + 1.nástup. /3 byty/“	898	7 107	734560 - Přelouč	323
IC5000340650	„Přelouč – trafostanice 35 kV“	117	484	734560 - Přelouč	2449

IC5000131005	„Přelouč – strážní domek čp.304“	112	846	734560 - Přelouč	321
IC5000131028	„Přelouč – rozpínací stanice“	58	266	734560 - Přelouč	2729
IC5000344256	„Přelouč – zastřešení 2.nástupiště“	602	1 293	734560 - Přelouč	382/42
IC6000329403	„Přelouč – provozní budova“	300	2 901	734560 - Přelouč	2448

## 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### 2.1 Související podklady a dokumentace

- 2.1.1 Studie proveditelnost „RS 5 Praha – Wrocław“ – rozpracována, neschválena. V rozsahu dopadů na traťový úsek Pardubice hl.n. – Přelouč. Příloha 7.1.2 ZTP.
- 2.1.2 Studie proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 m – rozpracována, neschválena. V rozsahu dopadů na ŽST Přelouč. Příloha 7.1.3 ZTP.
- 2.1.3 Další rozpracované dokumentace viz kapitola 3 těchto ZTP. Podklady budou poskytnuty na vyžádání Objednatel.
- 2.1.4 Pro potřebu zpracování rychlostních profilů budou poskytnuty vítěznému uchazeči na vyžádání Objednatel následující podklady:
- železniční mapové podklady,
  - související stavební a nestavební projekty,
  - seznam přejezdů se základními parametry,
  - seznam nástupišť se základními parametry,
  - seznam mostů, propustků a zárubních a opěrných zdí se základními údaji,
  - tabulka výhybek,
  - nákretný přehled železničního svršku,
  - aktuální tabulky TTP.

## 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací, a to i cizích investorů.
- 3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
- „Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice“, zpracováno DÚSP+PDPS, před vypsáním VZ na realizaci, předpoklad realizace 2025-2026,
  - „Rekonstrukce ON Přelouč“- zpracovává se ZP (PROJEKT servis spol. s r.o.),
  - Studie proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 m – zpracovává se,
  - Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Nymbursko, Královehradecko a Pardubicko“ – ve zpracování,
  - Modernizace železničního uzlu Pardubice – v realizaci,
  - RS 5 Praha – Wrocław, zpracovává se SP,
  - Výstavba elektrodispečinku OŘ HK – v realizaci, plán dokončení 11/2024,
  - Dispečerské pracoviště infrastruktury OŘ HK – před vypsáním VZ na realizaci,
  - Úprava infrastruktury 1. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Břeclav – Praha (zatím nezadáno),

- j) Cyklická obnova trati v úseku Pardubice (mimo) – Kolín (mimo) – schválen ZP,
  - k) V rámci zpracování dokumentace je nutné ověřit případné další akce, které v době zadání nejsou známy (zejména opravné práce a cyklické obnovy OR).
- 3.1.3 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizaci, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací, a to i cizích investorů.

## **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 DOTS budou ukládány v Jednotném záznamovém prostředí železniční dopravní cesty do vybraných užitečných úložných oblastí (UÚO). Při návrhu vazby na JZP ŽDC bude postupováno dle dokumentu „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“ viz příloha č. 7.1.1 těchto ZTP. Popis vazby na JZP ŽDC bude popsán v samostatné kapitole ZP.
- 4.1.2 Výchozím stavem pro stavbu bude výhradní provoz ETCS bez benefitů. Systém ERTMS/ETCS bude navržen v souladu s požadavky předpisu „SŽ TSI CCS/MP1 Zásady pro projektování traťové části ERTMS pro trať s výhradním provozem ETCS“ a to zároveň tak, aby byl realizován včetně řešení kompletního příslušného zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- 4.1.3 Navržené řešení musí zajišťovat vysokou míru spolehlivosti a dostupnosti zabezpečovacího zařízení včetně systému ERTMS/ETCS, zejména musí být navržena taková řešení, která budou minimalizovat nedostupnost zabezpečovacího/sdělovacího zařízení v důsledku jedné poruchy nebo souboru poruch se společnou příčinou.
- 4.1.4 V závislosti na výměnu zabezpečovacího zařízení v železniční stanici Přelouč provede Zhotovitel i posouzení nezbytných úprav kolejového řešení, včetně dopadů na výlukovou činnost, s cílem optimalizace kolejového řešení, úprav užitečných délek kolejí, zřízení přímých bočních ochranných atd., prodloužení užitečných délek kolejí pro vlaky 740 m (dle podkladů SP) a zajištění peronizace vč. splnění veškerých podmínek TSI. Bude provedena nezbytná aktualizace technického řešení pro možné zavedení výhradního provozu pod systémem ETCS s benefity, případné zřízení výlukové odbočky. Tyto nezbytné úpravy kolejového řešení budou součástí záměru projektu.
- 4.1.5 Železniční stanice Přelouč bude navržena tak, aby výhledově umožnila zvýšení traťové rychlosti nad 160 km/h (maximální rychlost 200 km/h). Zvýšení rychlosti nad 160 km/h bude prověřeno ve vazbě na sousední úseky směrem na Pardubice hl.n. a Řečany nad Labem. Jako podklad bude využit směrodatný rychlostní profil Pardubice hl.n. – Kolín (příloha 7.1.4 těchto ZTP), který bude v rámci ZP v omezujících místech dopřesněn. Dle prověření rychlostí v sousedních úsecích bude stanovena rychlost průjezdu v ŽST Přelouč.
- 4.1.6 Na základě dopravně technologického posouzení bude navržena nová „výluková“ odbočka v úseku Pardubice hl.n. – Přelouč. Dojde k posouzení této navržené výlukové odbočky ve vztahu k návrhu zapojení nové tratě VRT dle SP RS5. Odbočka je uvažována jako trvalá a v cílovém stavu bude sloužit pro dosažení maximální možné propustnosti trati při výlukových stavech.
- 4.1.7 Pro návrh ŽST Přelouč může Objednatel požadovat variantní řešení. Součástí této zakázky nejsou úpravy sousedních ŽST (vyjma nutných technologických úprav), které jsou součástí jiných souvisejících staveb uvedených v kap. 3 těchto ZTP.
- 4.1.8 V oblasti traťového úseku Pardubice hl.n. – Přelouč se předpokládá napojení navržené v rámci technického řešení realizované stavbou VRT „RS 5 Praha – Wrocław“. Příloha 7.1.2 těchto ZTP.

- 4.1.9 Pokud by nedošlo k realizaci stavby „Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice“, součástí ZP bude pro zajištění vlaků z vedlejší tratě Přelouč-Prachovice do řešené ŽST Přelouč navržen automatický vstup do oblasti ETCS s výhradním provozem včetně návrhu všech vyvolaných podmiňujících náležitostí. Součástí stavby bude také úprava již existujících automatických vstupů dle předpisu SŽ TSI CCS/MP1.
- 4.1.10 Součástí ZP je v úseku Pardubice hl.n. – Přelouč revize všech stávajících a připravovaných rychlostních profilů v souvisejících stavbách s cílem odstranit omezení rychlostí z důvodu zabezpečení trati, poloh rychlostníků či jiných omezení (dle pokynu SŽ PO-10/2024-GŘ, Pokyn generálního ředitele ve věci podkladových dat pro ETCS L2 a L1 LS). V úsecích, kde nebyl dosud navržen rychlostní profil pro nedostatek převýšení do 150 mm (RP V150), je jeho vytvoření součástí prací na ZP. Budou vyhodnoceny úseky, kde je zvýšení rychlosti přínosné, a v těchto úsecích budou prověřeny dopady zvýšení rychlosti do infrastruktury. Pro dosažení zvýšení rychlosti se připouští i lokální úpravy GPK a TV. Rychlostní profily budou zpracovány tabelárně a graficky ve standardech SRP SŽG na základě ověřených podkladů Objednatele. Součástí bude i zpráva hodnotící dopady zvýšení rychlosti do infrastruktury. Dokument bude zpracován dle Přílohy A pokynu SŽ PO-10/2024-GŘ.
- 4.1.11 V rámci zpracování záměru projektu bude zajištěno provedení všech potřebných průzkumů a měření v rozsahu nutném pro návrh technického řešení a stanovení investičních nákladů stavby.
- 4.1.12 Veškerá nově zřizovaná kabelizace bude ve stíněném provedení ve vazbě na následnou konverzi předmětné trati na napájecí systém 25 kV/50 Hz.
- 4.1.13 Veškerá stávající kabelizace bude prověřena, zda odpovídá pro budoucí bezproblémový přechod na napájecí systém 25kV/50 Hz. Kabelizace, která nevyhoví, bude nahrazena.
- 4.1.14 Koordinace s ZP „Rekonstrukce ON Přelouč“ (dále jen „ZP ON Přelouč“):
- v současné době probíhají práce na ZP ON Přelouč (zpracovatel Projekt servis.), probíhají práce zhotovitele na doplnění ZP ve vazbě na vydání metodických pokynů MD ČR,
  - hlavním účelem tohoto ZP je prověřit možnosti úprav a opravy výpravní budovy,
  - náplň zadávaného ZP se překrývá s výše zmiňovaným ZP – týká se především technického řešení (mj. požadavek na úpravu nástupní hrany u VB, úpravu kamerového systému, informačního a orientačního systému uvnitř a přilehlého prostranství VB), obě dokumentace tak musí být důsledně koordinovány a řešený ZP musí respektovat výstupy z ZP ON Přelouč,
  - výstupy z ZP ON Přelouč v podobě technického řešení a dopravní technologie budou sloužit jako základní koncepční dokument pro zpracování řešeného ZP,
  - v případě souběžného zpracování obou dokumentací (ZP ON Přelouč a řešeného ZP) budou pracovní jednání svolávána vždy za účasti manažerů obou projektů za SŽ a za účasti zástupců zhotovitelů obou dokumentací.

## **4.2 Dopravní technologie**

- 4.2.1 Dokumentace bude popisovat počáteční, přechodový a cílový stav.
- 4.2.2 Budou zpracovány rychlostní profily, podrobnosti jsou uvedeny v čl. 4.1.10 těchto ZTP. Pro aktualizované a nové rychlostní profily budou vyčísleny úspory jízdních dob.
- 4.2.3 Vlaky budou prováženy pod plným dohledem ETCS, jízdní doby budou stanoveny s ohledem na brzdné křivky dle platných ERA Tools.
- 4.2.4 Dokumentace prověří a posoudí všechna návěstidla v dotčeném úseku dle předpisu SŽ TSI CCS/MP1 a doporučí pro jednotlivá návěstidla uvolňovací rychlosti, popř. výluky vlakových cest, zřízení vlakových cest s prodlouženou ochrannou dráhou, úpravy poloh hlavních návěstidel nebo doplnění odvrátů. Prověření návěstidel bude v dokumentaci podloženo tabulkami uvolňovacích rychlostí, které budou posouzené a odsouhlasené dotčenými složkami SŽ.

- 4.2.5 Dokumentace navrhne počet a rozmístění balíz ETCS tak, aby bylo možné s využitím uvolňovací rychlosti využívat plnohodnotně celé délky nástupištních hran nebo dopravní koleje.
- 4.2.6 V rámci dopravní technologie bude podrobně zpracována a doložena problematika optimalizace prostorových oddílů v úseku Pardubice hl.n. – Přelouč. Důraz bude kladen na návrh optimálního rozmístění Stop značek a Lokalizačních značek ETCS, který bude podložen v grafické i datové formě. Správnost návrhu bude v dokumentaci podložena:
- podrobnými výpočty hodnot výsledných i dílčích následných mezidobí pro všechny relevantní traťové úseky (v souladu s čl. 12 směrnice SŽDC SM124), které budou zpracovány v interním SW SŽ, který bude dodán vítěznému uchazeči,
  - podrobnými výpočty hodnot celkové doby obsazení (připouští se využití výpočtu v režimu jízdního řádu nebo teorie pravděpodobnosti),
  - výpočty ukazatelů kapacity traťových kolejí analytickou metodou pro všechny relevantní traťové úseky (v souladu s čl. 12 směrnice SŽDC SM124) pro období 120, 900 a 1440 min.
- 4.2.7 Výhledový rozsah osobní a nákladní dopravy bude odsouhlasen SŽ GR O6.
- 4.2.8 Dopravní technologie bude zpracována v rozsahu čl. 2.4 přílohy P2 směrnice SŽ SM011.
- 4.2.9 NJŘ bude zpracován pro 4 h období (s přechodem ze špičky do sedla) v úseku Pardubice hl.n. – Kolín, se znázorněním příjezdů a odjezdů vlaků z odbočné tratě v ŽST Přelouč, pro relevantní časové horizonty.
- 4.2.10 Plán obsazení kolejí ŽST Přelouč bude zpracován pro 4 h období (s přechodem ze špičky do sedla) pro relevantní časové horizonty.
- 4.2.11 Zhotovitel prověří zapracování následujících podnětů s cílem zvýšení kapacity nebo optimalizace infrastruktury:

ŽST/úsek	Akce	Zdůvodnění
Přelouč	Změna 7. SK na kolej dopravní	Změnou kusé 7. SK na kolej dopravní bude umožněn vjezd končících vlaků od Choltic a dojde k uvolnění 5. SK, čímž dojde např. k možnosti vjíždět s nákladními vlaky již na zábořském zhlaví a tím ke zkrácení provozních intervalů.
Přelouč	Zprovoznění 5b. SK	Zprovoznění kusé 5b. SK pro odstavování HV.
Přelouč	Propojení 104. a 4. SK	V současnosti je nutné dlouhé nákladní vlaky předjíždět již na 104. SK. Uvedeným propojením bude možná tyto vlaky předjíždět až na 4. SK, čímž dojde ke zkrácení provozních intervalů a zvýšení propustnosti úseku Přelouč – Záboří nad Labem. Zároveň bude možno „vyhnout“ v sudém směru dva dlouhé nákladní vlaky.
Přelouč	Zrušit 3. SK + zřízení nástupiště a propojení s podchodem	Zrušením 3. SK a úrovnových nástupišť u 1. SK a 3. SK dojde k uvolnění prostoru pro výstavbu mimoúrovňového nástupiště s přístupem napojeným na rekonstruovaný podchod.
Pardubice hl.n. - Přelouč	Zřízení trvalé odbočky	Vysoký rozsah dopravy, dlouhý mezistaniční úsek.

### 4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 Zhotovitel navrhne rámcové optimální ZOV. **Etapizace rovněž zohlední uvažované omezení provozování dráhy na odklonových tratích.** Dojde ke zhodnocení vylukové činnosti a součástí dokumentace bude zpracován přehledný „Ganttův diagram“ s plánem stavební činnosti i na objízdnych trasách a návrh bude koordinován.
- 4.3.2 Zhotovitel zpracuje rámcový návrh postupu výstavby za účelem zpracování ekonomického hodnocení a stanovení investičních nákladů a dále za účelem stanovení jejich časové náročnosti.

- 4.3.3 V rámci ZP bude zpracován předpokládaný postup zapojování jednotlivých zařízení do systému DOZ, resp. do CDP a uvádění jednotlivých RBC do provozu (RBC 17 Kostěnice (mimo)-Pardubice hl.n.-Přelouč (mimo) a RBC 18 Pardubice hl.n. (mimo)-Kolín(mimo)).
- 4.3.4 Součástí ZP a doprovodné dokumentace bude odsouhlasený návrh provizorního ETCS po dobu výstavby.
- 4.3.5 Součástí ZP a doprovodné dokumentace bude odsouhlasené řešení návrhu ovládání ŽST Přelouč po dobu výstavby s dopady na DOZ.
- 4.3.6 Budou posouzeny možnosti přístupu na staveniště. Požaduje se vytipovat prostory pro zřízení zařízení staveniště, dočasné uložení materiálu a pro odstavení mechanizace.

## 4.4 Zabezpečovací zařízení

### 4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 **Staniční zabezpečovací zařízení** v ŽST Přelouč je zařízení 3.kategorie dle TNŽ 34 2620, hybridní stavědlo typu ETB, aktivované v roce 1998. Zařízení je ovládané z CDP Praha, PPV Pardubice a místní JOP.

Prvky pro zjišťování volnosti jsou kolejové obvody typu 4300 s přijímači DSS12S s přenosem kódu NVZ. Výhybky 1-13, 32-42 a 101-120 jsou osazeny elektromotorickými přestavníky. Výhybky 1-9, 13, 35-42, 101-108, 117 a 120 jsou osazeny snímači polohy jazyka. Výkolejky Vk1 -6 a Vk101 jsou osazeny elektromotorickými přestavníky.

- 4.4.1.2 **Traťové zabezpečovací zařízení ve směru Pardubice hl.n.** je 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, typu AB3-88. Prvky pro zjišťování volnosti jsou kolejové obvody typu 3110 s přijímači EFCP s přenosem kódu NVZ. V traťovém úseku se nacházejí tři přejezdy zabezpečené přejezdovým zabezpečovacím zařízením s vazbou do staničního zabezpečovacího zařízení.

- (a) **Přejezd P4904**, km 310,118 je kategorie 3ZBI, typu PZZ-EA. Zařízení bylo aktivováno v roce 2000. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Pardubice hl.n., PPV Pardubice a CDP Praha. Součtová hláška je součástí JOP Přelouč.
- (b) **Přejezd P4905**, km 311,315 je kategorie 3ZBI, typu PZZ-EA. Zařízení bylo aktivováno v roce 2000. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Pardubice hl.n., PPV Pardubice a CDP Praha. Součtová hláška je součástí JOP Přelouč.
- (c) **Přejezd P4906**, km 312,103 je kategorie 3ZBI, typu PZZ-EA. Zařízení bylo aktivováno v roce 2000. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Pardubice hl.n., PPV Pardubice a CDP Praha. Součtová hláška je součástí JOP Přelouč.

- 4.4.1.3 **Traťové zabezpečovací zařízení ve směru Řečany nad Labem je 3.** kategorie dle TNŽ 34 2620, typu ABE1. Prvky pro zjišťování volnosti jsou kolejové obvody typu 6301 s přijímači KOA s přenosem kódu NVZ. V traťovém úseku se nachází pět přejezdů zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením s vazbou do staničního zabezpečovacího zařízení.

- (a) **Přejezd P4907**, km 320,829 je kategorie 3ZBI, typu PZZ-RE. Zařízení bylo aktivováno v roce 2004. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Přelouč, PPV Pardubice a CDP Praha. Součtová hláška je součástí JOP Řečany nad Labem.
- (b) **Přejezd P4908**, km 321,440 je kategorie 3ZBI, typu PZZ-RE. Zařízení bylo aktivováno v roce 2004. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Přelouč, PPV Pardubice a CDP Praha. Součtová hláška je součástí JOP Řečany nad Labem.
- (c) **Přejezd P4909**, km 322,588 je kategorie 3ZBI, typu PZZ-RE. Zařízení bylo aktivováno v roce 2004. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP

v ŽST Přelouč, PPV Pardubice a CDP Praha. Součtová hláska je součástí JOP Řečany nad Labem.

- (d) **Přejezd P4910**, km 323,116 je kategorie 3ZBI, typu PZZ-RE. Zařízení bylo aktivováno v roce 2004. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Přelouč, PPV Pardubice a CDP Praha. Součtová hláska je součástí JOP Řečany nad Labem.
- (e) **Přejezd P4911**, km 324,232 je kategorie 3ZBI, typu PZZ-RE. Zařízení bylo aktivováno v roce 2004. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Přelouč, PPV Pardubice a CDP Praha. Součtová hláska je součástí JOP Řečany nad Labem.

4.4.1.4 Traťové zabezpečovací zařízení ve směru Choltice je 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, typu AB74, prvky pro zjišťování volnosti jsou kolejové obvody typu s přijímači KAV/FID s přenosem kódu NVZ. V traťovém úseku se nachází osm přejezdů zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením s vazbou do staničního zabezpečovacího zařízení.

- (a) Přejezd P5028, km 3,133 je kategorie 3ZBI, typu AŽD71. Zařízení bylo aktivováno v roce 1990. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Choltice a Heřmanův Městec. Součtová hláska je součástí JOP Přelouč.
- (b) Přejezd P5029, km 3,334 je kategorie 3SBI, typu AŽD71. Zařízení bylo aktivováno v roce 1990. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Choltice a Heřmanův Městec. Součtová hláska je součástí JOP Přelouč.
- (c) Přejezd P5030, km 3,955 je kategorie 3ZBI, typu PZZ-S. Zařízení bylo aktivováno v roce 2022. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Choltice a Heřmanův Městec. Součtová hláska je součástí JOP Přelouč.
- (d) Přejezd P5031, km 4,518 je kategorie 3SBI, typu AŽD71. Zařízení bylo aktivováno v roce 1990. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Choltice a Heřmanův Městec. Součtová hláska je součástí JOP Přelouč.
- (e) Přejezd P5032, km 5,013 je kategorie 3SBI, typu AŽD71. Zařízení bylo aktivováno v roce 1990. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Choltice a Heřmanův Městec. Součtová hláska je součástí JOP Přelouč.
- (f) Přejezd P5033, km 6,110 je kategorie 3SBI, typu AŽD71. Zařízení bylo aktivováno v roce 1990. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Choltice a Heřmanův Městec. Součtová hláska je součástí JOP Přelouč.
- (g) Přejezd P5034, km 7,371 je kategorie 3SBI, typu AŽD71. Zařízení bylo aktivováno v roce 1990. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Choltice a Heřmanův Městec. Součtová hláska je součástí JOP Přelouč.
- (h) Přejezd P5035, km 7,887 je kategorie 3SBI, typu AŽD71. Zařízení bylo aktivováno v roce 1990. Indikace o stavu a ovládací prvky jsou součástí JOP v ŽST Choltice a Heřmanův Městec. Součtová hláska je součástí JOP Přelouč.

4.4.1.5 **ETCS** – Celá stanice a přilehlé traťové úseky Pardubice hl.n. – Přelouč a Přelouč – Řečany nad Labem jsou vybaveny systémem ETCS L2. Vstup do řízené oblasti od Choltic je manuální v km 316,958=2,172. Od 1.1.2025 je plánován výhradní provoz.

4.4.1.6 **Dálkové ovládání**

- (a) **Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Přelouč** je ovládané z CDP Praha, PPV Pardubice a místní JOP.
- (b) **Trať Přelouč – Prachovice** je ovládána z regionálního dispečerského pracoviště Heřmanův Městec (stavba „Rekonstrukce TZZ Přelouč-Prachovice“ mění ovládání na RDP Pardubice-předpoklad 2026).

#### 4.4.2 Požadavky na nový stav

4.4.2.1 Vybudování nového zabezpečovacího zařízení bude rozděleno na dvě etapy. 1. etapa provizorní zařízení a 2. etapa definitivní stav.

- 4.4.2.2 V rámci 1. etapy bude v ŽST Přelouč vybudováno provizorní zabezpečovací zařízení, které nahradí stávající dosluhující zařízení. Zařízení bude navrženo na stávající kolejiště. Zařízení bude zapracováno do DOZ a ovládáno z CDP Praha.
- 4.4.2.3 Součástí provizorních stavebních řešení bude úprava pracoviště traťových dispečerů, dispečerů ETCS, DŽDC a PPV.
- 4.4.2.4 Součástí provizorního zabezpečovacího zařízení (pro jednotlivé stavební postupy) bude vybudován systém PZV (prostředek pro zastavení vlaku).
- 4.4.2.5 Po ukončení 1. etapy stavby (dílčí cílový stav) bude součástí provizorního zabezpečovacího zařízení systém ETCS L2.
- 4.4.2.6 V rámci 2. etapy bude na nový stav kolejiště navrženo řešení kompletního příslušného zabezpečovacího zařízení 3. kategorie dle předpisu SŽ TNŽ 34 2620, včetně ETCS L2 ve smyslu předpisu SŽ TSI CCS/MP1, Zásady pro projektování traťové části ERTMS pro tratě s výhradním provozem evropského vlakového zabezpečovače, s aktualizací rychlostních profilů podle stavebně technických parametrů tratě (náhrada současných rychlostních profilů, konstruovaných podle polohy rychlostníků), s případným výhledovým doplněním úseků s rychlostí vyšší než 160 km/h a doplněním rychlostního profilu pro nedostatek převýšení 150 mm.
- 4.4.2.7 Systém ETCS musí být kompatibilní v souladu s připravovanou koncepcí zavádění ATO over ETCS.
- 4.4.2.8 V souvislosti s případnou aplikací nenulových uvolňovacích rychlostí (budou definovány požadavky dopravní technologie) a s aplikací rychlosti vyšší než 160 km/h (aplikace Pokynu SŽ PO-9/2020) budou také navrženy nezbytné úpravy kolejového řešení v rozsahu stanovené v čl. 4.2 těchto ZTP.
- 4.4.2.9 Pro všechna nová zabezpečovací zařízení bude navržena diagnostika s přenosem diagnostických dat do stanoveného místa soustředěné údržby. Diagnostika musí vycházet z koncepce předpisů SŽDC TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z. V této souvislosti bude nutno realizovat také úpravy na pracovištích DŽDC na CDP.
- 4.4.2.10 Pro zjišťování volnosti kolejových úseků budou navrženy počítače náprav, vyhovující TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLC/TS 50238-3, které budou rozmístěny v souladu s požadavky dopravní technologie.
- 4.4.2.11 Nové SZZ bude umožňovat oboustrannou komunikaci SZZ a RBC včetně kooperativního zkracování oprávnění k jízdě v závislosti na rušení neprojeté vlakové cesty.
- 4.4.2.12 Musí být zajištěn přenos proměnných i neproměnných návěstí pro elektrický provoz.
- 4.4.2.13 JOP na DOZ i PPV musí umožňovat sloučení reliéfu o vybrané funkce RBC HMI.
- 4.4.2.14 Musí být zajištěna Ochrana BG proti bočním nárazům.
- 4.4.2.15 V rámci doprovodné dokumentace budou navržena a předložena schémata rozmístění prvků zabezpečovacího zařízení v rozsahu dokumentace stupně DUSL (dle Přílohy P4 směrnice SŽ SM011), tabulky nenulových uvolňovacích rychlostí (včetně souvisejících podmínek pro jejich aplikaci) a návrhy rychlostních profilů pro vlaky s nedostatkem převýšení 100 mm, 130 mm, 150 mm a 270 mm (naklápěcí skříně).
- 4.4.2.16 V dopravně bude zřízena funkcionalita výstraha při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN) s vazbou na GSM-R.
- 4.4.2.17 Nově navrhovaná zabezpečovací zařízení budou dálkově ovládána z CDP Praha a příslušných PPV dle Pokynu SŽ PO-01/2021-Gr, Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“. Součástí ZP musí být také náklady na úpravy prostor CDP a PPV, respektive na jejich doplnění, resp. vybavení novou technologií Pracoviště PPV musí být vybavena stejnou úrovní technologie ETCS, jako CDP. Ovládací pracoviště dálkového ovládání bude respektovat základní technické požadavky JOP
- 4.4.2.18 Součástí bude řešení problematiky napájení nových zabezpečovacích zařízení a jejich úvazek.

- 4.4.2.19 Součástí řešení bude úprava, resp. doplnění software cvičného sálu CDP Praha.
- 4.4.2.20 Součástí řešení bude úprava, resp. doplnění pracovišť dispečera ETCS pro dohled a správu ETCS na CDP.
- 4.4.2.21 Součástí dokumentace bude návrh demontáží všech zbytných vnitřních i venkovních prvků rušených technologických zařízení, včetně zrušení izolovaných styků, doplnění příčných mezikolejnicových propojení a potřebné úpravy KSU a TP (v přípojných stanicích též ve vazbě na případné zachování kolejových obvodů na odbočných tratích).
- 4.4.2.22 Součástí dokumentace musí být návrh na umístění nově navrhovaných technologií zabezpečovací a sdělovací techniky. Přitom tento musí zohledňovat požadavek na maximální využití stávajících zařízení do doby dokončení stavby a aktivace nových zařízení.
- 4.4.2.23 Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů, postupů přepínání technologií na nová SZZ a úpravu RBC i napojení na stávající úseky bude nutné vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné a dočasné stavy zabezpečovacích zařízení.
- 4.4.2.24 Venkovní prvky budou nové. Návěstidla budou nová v provedení LED. Venkovní prvky u kolejí, které jsou pokračováním traťových kolejí směru Kolín – Pardubice hl.n. budou umožňovat navýšení traťové rychlosti na 200 km/h. Prvky u ostatních kolejí budou navrženy na rychlost pro danou kolej.
- 4.4.2.25 Napájecí zdroj UNZ1 bude využit stávající.
- 4.4.2.26 Traťové zařízení v úseku Pardubice hl.n. – Přelouč bude nové 3. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620, včetně ETCS L2, traťové zařízení v úseku Přelouč – Řečany nad Labem bude ponecháno a upraveno, traťové zařízení ve směru Choltice bude nové typu AH (plánováno v rámci stavby „Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice, výstavba 2026).
- 4.4.2.27 V traťovém úseku Pardubice hl.n. – Přelouč bude navržena a zajištěna úprava logiky jednotlivých PZS pro vyrovnávání délky přibližovacího úseku pomocí systému ETCS dle předpisu SŽ TSI CCS/MP1.
- 4.4.2.28 Doprovodná dokumentace zpracuje etapy technického řešení zabezpečovacího zařízení, a to etapu s provizorním staničním zabezpečovacím zařízením na stávající kolejiště a etapu obsahující kompletní zabezpečovací zařízení na nový stav stanice. Etapy musí umožnit realizaci otevřených rozhraní mezi jednotlivými systémy zabezpečovacích zařízení. Objednatel předpokládá následující rozsah:
- výstavba nového SZZ (připouští se i v kontejnerovém provedení), kontejnerové provedení bude realizováno v případě neexistence vhodných prostor pro umístění technologie ve výpravní nebo stávající technologické budově (včetně prokázání ekonomické výhodnosti;
  - úprava nebo výstavba nových TZZ se soustředěním do přilehlých stanic (funkce TZZ mohou být řešeny např. v rámci traťové části ETCS, resp. SZZ, nemusí být samostatná TZZ);
  - úprava nebo výstavba nových PZS se závorami;
  - úprava nebo výstavba systému DOZ s ASVC;
  - výstavba systému ETCS L2 pro výhradní provoz s benefity;
  - vypnutí a demontáž NVZ a stávajících kolejových obvodů;
  - zajištění přenosu informací s DŘT ohledně stavu napájení trakčního vedení;
  - traťová část ATO over ETCS dle předpisu SŽ TSI CCS/MP1.

## 4.5 Sdělovací zařízení

### 4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 **Zastávka Pardubice Svítkov** – V zastávce je instalována IP rozhlasová ústředna HAVIS a rozhlasové větve pokrývající nástupiště.

- 4.5.1.2 **Zastávka Pardubice Opočíněk** – V zastávce je instalována IP rozhlasová ústředna HAVIS a rozhlasové větve pokrývající nástupiště.
- 4.5.1.3 **Zastávka Valy u Přelouče** – V zastávce je instalována IP rozhlasová ústředna HAVIS a rozhlasové větve pokrývající nástupiště.
- 4.5.1.4 **ŽST Přelouč**
- V ŽST je instalována IP rozhlasová ústředna a rozhlasové větve pokrývající nástupiště a VB.
  - IP tel. zapojovač integrující funkce volání a GSM-R. Náhradní zapojovač je typu NTZ.
  - Základnová radiostanice MRS ŽST Přelouč.
  - Dále je v ŽST instalován audiovizuální informační systém HAVIS zobrazující informace na odjezdovém monitoru. Systém INISS byl nedávno vyměněn za systém Havis.
  - Kamerový systém zajišťuje kolejiště a podchod.
  - VB a technologická budova je zajištěna systémem PZTS a LDP.
  - Veškeré technologie jsou integrovány do systému DDTS a napojeny do sítě TDS.
  - Systém jednotného času.
- 4.5.1.5 **Zastávka Lhota pod Přeloučí** – V zastávce je instalována IP rozhlasová ústředna HAVIS a rozhlasové větve pokrývající nástupiště.
- 4.5.1.6 **ŽST Řečany nad Labem**
- V ŽST je instalována IP rozhlasová ústředna HAVIS a rozhlasové větve pokrývající nástupiště a VB.
  - IP tel. zapojovač integrující funkce volání a GSM-R. Náhradní zapojovač je typu NTZ.
  - Základnová radiostanice MRS ŽST Řečany nad Labem.
  - Kamerový systém zajišťuje kolejiště a podchod.
  - VB a technologická budova je zajištěna systémem PZTS a LDP.
  - Veškeré technologie jsou integrovány do systému DDTS a napojeny do sítě TDS.
  - Systém jednotného času.
- 4.5.1.7 V úseku Kolín – Přelouč – Pardubice hl.n. jsou položeny dvě HDPE trubky, v modré HDPE trubce je zafouknut DOK 12 vláken a v černé trubce je zafouknut DOK 72 vláken.

#### **4.5.2 Požadavky na nový stav**

- 4.5.2.1 V úseku Přelouč – Pardubice hl.n. bude doplněna dálková optická kabelizace v souladu s předpisem SŽ TS 1/2022-SZ.
- 4.5.2.2 V železniční stanici Přelouč bude stávající TK 25XN0,8 a OK 12 vl. přesměrován ze sdělovací místnosti ve výpravní budově do sdělovací místnosti v technologické budově.
- 4.5.2.3 V železniční stanici Přelouč a v nové odbočce dokumentace navrhne nové sdělovací zařízení nebo doplnění či úpravy sdělovacího zařízení.
- 4.5.2.4 Součástí dokumentace je zajištění připojení nově navrhovaných zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých zařízení (včetně RBC) k technologické datové síti.
- 4.5.2.5 Přenos informací a dohledů bude zajištěn do CDP Praha, na pracoviště místně příslušného dispečera železniční dopravní cesty (DŽDC). Všechny informace budou přenášeny na integrační servery umístěné na CDP Praha. Součástí stavby bude konfigurace stávajícího klientského pracoviště OŘ, spočívající v doplnění nově připojovaných prvků. Pro připojení a začlenění sdělovacích zařízení, zabezpečovacích zařízení a ostatních technologií do dálkové diagnostiky a jejich ovládání platí předpis SŽDC TS 2/2008 – ZSE.

- 4.5.2.6 Součástí stavby bude doplnění určeného dispečerského sálu na CDP Praha a pracovištích PPV odpovídajícím sdělovacím zařízením.
- 4.5.2.7 V objektech, kde bude v rámci stavby umístěno zařízení a nebudou trvale obsazeny, bude vyřešena ochrana proti vloupání s podporou mechanických zábran včetně zařízení PZTS (dříve EZS, EPS) v souladu s bezpečnostním projektem, pokud jím předmětné objekty nejsou vybaveny. Nové zařízení bude kompatibilní se stávající technologií a bude zpracováváno do DDTS.

## **4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení**

### **4.6.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.6.1.1 Provozovaná energetická zařízení na předmětné trati jsou zapojena do dálkového ovládání.
- 4.6.1.2 Napájení ŽST Přelouč z trafostanice 35/0,4kV, 2x 400 kVA – standardně střídavě zapnut jen jeden transformátor, v topném období paralelní provoz.
- 4.6.1.3 Napájení SSZT z STS 6100 kabelem 6kV – napájecí body TNS Opočíněk a TNS Trnávka, vývod kabelu 6 kV z STS směr Prachovice (výjimečně napájecí bod Cementárna Prachovice – projektován (opravná práce OŘ HKR) nový stav nový napájecí bod v Kostelci u H.M., napájí se pouze po STS.
- 4.6.1.4 EOv vyhříváno 36 ks výhybek (315,5kW).
- 4.6.1.5 Osvětlení: 26ks osvětlovacích věží osazených výbojkovými svítilnami (po 4ks). Osvětlení krytého nástupiště LED svítilnami.
- 4.6.1.6 ED Pardubice – v rámci stavby „Výstavba dispečerského pracoviště OŘ HKR“ – probíhá VZ na realizaci, došlo k rekonstrukci a sloučení elektro-dispečinku na jedno pracoviště do Pardubic.
- 4.6.1.7 ŽST Přelouč byla rekonstruována rekonstrukce v roce 1998.

### **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 Dokumentace bude obsahovat návrh záložního napájení, které bude posouzeno z hlediska technického a ekonomického. Konkrétní varianta bude vybrána na pracovní poradě. V případě výběru magistralního rozvodu budou pro stanovení dimenzování a napájení magistralního rozvodu VN 22 kV LDSŽ v rámci této dokumentace sledovány výsledky a doporučení energetických výpočtů, které budou zpracovány v rámci stavby.
- 4.6.2.3 Dopravní technologií stanovené výhybky v jednotlivých dopravních se vybaví elektrickým ohřevem výhybek s napájením přes jednotlivé rozvaděče, resp. skupiny rozvaděčů REOV, umístěných v kolejišti. Rozvaděče REOV budou vybaveny řídicími jednotkami. Systém EOv bude zapojen do systému dálkového ovládání a diagnostiky dle TS 2/2008-ZSE.
- 4.6.2.4 V žel. stanici a v nové odbočce bude proveden návrh nového venkovního osvětlení nástupišť a přístupových komunikací pro cestující a osvětlení kolejiště dle ČSN EN 12 464-2 a předpisu SŽDC 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 předpisu SŽDC TS 2/2008-ZSE.
- 4.6.2.5 Návrh nového trakčního vedení bude v celém traťovém úseku navržen na budoucí konverzi 25 kV, AC. Po dokončení stavby bude dále sledována napěťová hladina DC 3kV.

- 4.6.2.6 Dle rozsahu návrhu úprav trakčního vedení bude navržena úprava a doplnění DOÚO včetně jeho začlenění do systému DŘT.
- 4.6.2.7 Pro řízení a snímání stavu nových technologických zařízení a PETZ z pracoviště ED bude navržena v příslušném rozsahu nová technologie zařízení DŘT, která bude kompatibilní se stávajícím a v navazujících stavbách navrhovaném systémem v oblasti působnosti OŘ SEE.V rámci stavby bude zajištěna vazba mezi systémem DŘT a jednotlivými RBC pro předání informací o stavu napájení jednotlivých sekcí trakčního vedení do RBC.
- 4.6.2.8 Ve vnitřních prostorách budov s umístěním nových technologických zařízení bude navržena nová elektroinstalace včetně návrhu ochrany proti účinkům blesku.
- 4.6.2.9 Zvláštní důraz je nutno věnovat návrhu ochrany před úrazem elektrickým proudem u vnitřních elektroinstalací a návrhu vnitřního uzemnění technologických systémů vč. připojení na vnější uzemnění objektu.
- 4.6.2.10 V závislosti na provedených stavebních úpravách kolejí a vodivých konstrukcí budou navrženy příslušné úpravy stávajícího ukolejnění (demontáže, montáže a provizorní úpravy).

## **4.7 Ostatní technologická zařízení**

### **4.7.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.7.1.1 Traťový úsek Pardubice hl.n. – Řečany nad Labem je vybaven informačními body systému AVV MIB-6.
- 4.7.1.2 Mezi ŽST Přelouč – Pardubice hlavní nádraží v 1. traťové koleji (km 313,224) je umístěno zařízení diagnostiky kolejových vozidel ASDEK. Výstupní terminál (PC) je umístěn na RDP Pardubice.

### **4.7.2 Požadavky na nový stav**

- 4.7.2.1 V místech stavebních úprav se nebude obnovovat systém AVV, dále se bude sledovat pouze systém ATO over ETCS.
- 4.7.2.2 Návrh nových ostatních technologických zařízení vyplyne z kompletního stavebního řešení a příslušného zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

## **4.8 Železniční svršek a spodek**

### **4.8.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.8.1.1 Poslední obnova a rekonstrukce proběhla v r. 1997.
- 4.8.1.2 V ŽST Přelouč se nachází celkem 41 ks výhybek (25 ks obvod osobního nádraží a 17 ks obvod nákladního nádraží). Tvaru UIC 60 a R65, zbytek je tvar S49 a T. Převážná většina výhybek byla vložena v roce 1997
- 4.8.1.3 V ŽST Přelouč jsou koleje tvaru R65, S49, UIC60, převažují tvary UIC a R65. Kolejnice jsou na dřevěných a betonových pražcích. Dopravní koleje převážně na betonových, ostatní staniční na dřevěných. Převážná většina kolejí byla rekonstruována v roce 1997.
- 4.8.1.4 Cyklická oprava je plánována 2025-2026.

### **4.8.2 Požadavky na nový stav**

- 4.8.2.1 Nový stav bude vycházet z požadavků na železniční stanici uvedené v čl. 4.2 těchto ZTP nebo z lokálních úprav dle vyhodnocení v odst. 4.1.10 těchto ZTP.
- 4.8.2.2 V rámci zpracování rychlostních profilů budou posouzeny a případně upraveny parametry GPK. Úpravy GPK budou vycházet z posouzení traťové rychlosti dle odst. 4.1.6 těchto ZTP.
- 4.8.2.3 Celkový koncept stanice paralelního uspořádání osobního a nákladního nádraží dělený středním zhlavím zůstává zachován.

- 4.8.2.4 Bude navržena rekonstrukce hlavních a předjízdnych kolejí včetně dotčených výhybek, dále bude navržena v nezbytném rozsahu rekonstrukce ostatních kolejí v souvislosti s výstavbou nových nástupišť.
- 4.8.2.5 Bude prověřena možnost vymístění výhybky č. 117 mimo oblouk.
- 4.8.2.6 Bude navržena úprava užitečných délek kolejí pro zajištění průvozu vlaků délky 740 m (řešení bude vycházet ze Studie proveditelnosti zajištění průvozu vlaků o délce 740 m).
- 4.8.2.7 V rozsahu rekonstrukce železničního svršku bude navržena rekonstrukce železničního spodku podle předpisu SŽ S4. Zhotovitel zpracuje archivní rešerši železničního spodku řešeného úseku stavby z archivních podkladů. Dále zhotovitel provede orientační průzkum včetně místního šetření za účasti správce a zástupce O13, zaměřený zejména na místa vyžadující časté zásahy v rámci údržby a na místa poruch, pro stanovení předpokládaných příčin poruch a navržení vhodného technického řešení, zmapování stávajícího odvodnění a jeho stavu apod. Z místního šetření bude vyhotoven záznam, který bude obsahem dokladové části.

## 4.9 Nástupiště

### 4.9.1 Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1 Nástupiště č. 3 u koleje č. 1 délky 264 m úrovně jednostranné SUDOP T+desky K145, přístup od VB po přechodech v km 319,040, 319,077, 319,138 a 319,167.
- 4.9.1.2 Nástupiště č. 4 u koleje č. 2+4 délky 289 m mimoúrovňové oboustranné SUDOP T+desky K230, přístup podchodem.
- 4.9.1.3 Nástupiště č. 2 u koleje č. 3 délky 221 m úrovně jednostranné SUDOP T+desky K145 přístup od VB po přechodech v km 319,040, 319,077, 319,138 a 319,167.
- 4.9.1.4 Nástupiště č. 1.a +1 u koleje č. 5 délky 220 m úrovně jednostranné vnější konstr. Tischer přístup od VB.

### 4.9.2 Požadavky na nový stav

- 4.9.2.1 Stávající nástupiště budou snesena, budou navržena nová nástupiště na výšku 550 mm nad TK vč. bezbariérových přístupů. Ve smyslu čl. 4.2 těchto ZTP budou navržena nástupiště (posunutí, prodloužení) v závislosti na navrženém kolejovém řešení, návrhu zabezpečovacího zařízení a požadavcích dopravní technologie.
- 4.9.2.2 Zhotovitel uvede v textové části ZP informaci, že: „*Stav ohledně odstranění/nové instalace nosičů reklamy je nutné v navazujícím projektovém stupni sdělit na e-mailovou adresu: SZFinvesticni@spravazeleznice.cz, SŽ Facility musí schválit počet i umístění reklamních CLV nosičů v příslušné ŽST*“.

## 4.10 Železniční přejezdy

### 4.10.1 Popis stávajícího stavu

- 4.10.1.1 V traťovém úseku Pardubice hl.n. – Přelouč
- (a) Přejezd P4904, km 310,118 -polní cesta, konstrukce BRENS
  - (b) Přejezd P4905, km 311,315 -místní komunikace Lány na Důlku – Staré Čívce, konstrukce BRENS
  - (c) Přejezd P4906, km 312,103 -místní komunikace Lány na Důlku - sil. I/2, konstrukce GUMOKOV
- 4.10.1.2 V traťovém úseku Přelouč –Řečany n.L.
- (a) Přejezd P4907, km 320,829 - místní komunikace Přelouč – čistíčka, obyt. domy, Labe, konstrukce BRENS
  - (b) Přejezd P4908, km 321,440 - účelové komunikace Přelouč – louky, les, konstrukce BRENS

- (c) Přejezd P4909, km 322,588 - místní komunikace Lhota pod Přel. - pole, konstrukce BRENS
  - (d) Přejezd P4910, km 323,116 - účelové komunikace OÚ Lhota pod Přel., konstrukce BRENS
  - (e) Přejezd P4911, km 324,232 - místní komunikace sil. II/322 - Labětín, konstrukce BRENS
- 4.10.1.3 V traťovém úseku Přelouč-Choltice se nachází 8 přejezdů – řeší stavba „Rekonstrukce TZS Přelouč-Prachovice“.

#### **4.10.2 Požadavky na nový stav**

- 4.10.2.1 U přejezdů P4904, P4905, P4906 bude Zhotovitel postupovat podle směrnice SŽDC SM86, v rozsahu dle čl. 11, bod 1 c). a čl. 12. U těchto přejezdů Zhotovitel prověří možnost jejich zrušení bez náhrady nebo s náhradní komunikací. Následně Objednatel rozhodne o dalším postupu.
- 4.10.2.2 Stavební zásah do nerušených přejezdů se nepředpokládá. V případě nutnosti stavebního zásahu do železničních přejezdů bude uvažováno s úpravou pozemní komunikace minimálně do vzdálenosti 30 m od osy krajní koleje, pokud je to relevantní vzhledem k navazující pozemní komunikaci (směrové a výškové vedení komunikace).

### **4.11 Mosty, propustky, zdi**

#### **4.11.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.11.1.1 V traťovém úseku Pardubice hl.n. – Přelouč je 15× propustek, 10× most
- Km 315,618 Valy – pětiklenba (cihelné zdivo, Rok výstavby:1845, Rok poslední zesílení (sanace):1989,1999), počet kolejí 2, počet otvorů 5 (4,33; 4,29; 9,82; 4,27; 4,33) volný terén; trvalý vodní tok, Délka / šířka / výška (m):45.44 / 11.06 / 8.5
- 4.11.1.2 V žst. Přelouč je 2× propustek, 3× podchod pro pěší, 1× Klenba – MIG 21
- 4.11.1.3 V traťovém úseku Přelouč-Řečany n.L. je 5× propustek, 4× most

#### **4.11.2 Požadavky na nový stav**

- 4.11.2.1 U všech mostních objektů dotčených rekonstrukcí koleje nebo zvýšením rychlosti 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 musí být stanovena přechodnost traťové třídy D4/120 a D2/160 (případně vyšší přidružená rychlost v závislosti na posouzení výhledové traťové rychlosti). Pro potřeby Záměru projektu bude zatížitelnost stanovena v kategorii A, v dalším stupni pak min. v kategorii C. Další požadavky na zpracování mostních objektů jsou uvedeny ve VTP/ZP/09/24.
- 4.11.2.2 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2 ed. 2 do 1. třídy tratí.
- 4.11.2.3 Další požadavky na zpracování mostních objektů jsou uvedeny ve VTP/ZP.
- 4.11.2.4 Bude navržen nový podchod na ostrovní nástupiště vč. bezbariérových přístupů.

### **4.12 Ostatní objekty**

- 4.12.1 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. Budou posouzeny překládané inženýrské sítě z hlediska vlivu uvažované střídavé trakční soustavy 25 kV.

### **4.13 Pozemní stavební objekty**

#### **4.13.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.13.1.1 ŽST Přelouč

- Budova v km 318.228, Přelouč – strážní domek čp.304, IC5000131005
- Budova v km 318.637, Přelouč – trafostanice 35 kV, IC5000340650
- Budova v km 319.06, Přelouč – zastřešení 2.nástupiště, IC5000344256
- Budova v km 318.285, Přelouč – výpravní budova + 1. nástup./3 byty/, IC6000386537
- Budova v km 319.143, Přelouč – provozní budova, IC6000329403
- Budova v km 319.285, Přelouč – rozpínací stanice, IC5000131028
- Budova v km 319.24, Přelouč – dílny STO, IC6000329409

#### 4.13.2 Požadavky na nový stav

- 4.13.2.1 Zastřešení nástupišť a podchodů **v ŽST Přelouč** bude navrženo vzhledem ke stáří nové. Stavební zásah mimo ŽST Přelouč se nepředpokládá. Zastřešení a další vybavení nástupiště bude navrženo v souladu se zásadami Typových řešení Správy železnic.
- 4.13.2.2 Požadavky na zajištění ochrany staveb:
- (a) Zhotovitel je povinen si vyžádat bezpečnostní kategorii (pozemních objektů), která je součástí projektových prací u Objednatele (O30 – Odbor bezpečnosti a krizového řízení nebo u příslušné stavební správy). Zhotovitel zpracuje v ZP požadavek na zpracování Bezpečnostního projektu projekčního včetně ocenění pro objekty spadající do bezpečnostní kategorie I až III.
  - (b) Zhotovitel ve spolupráci s Objednatelem (O30) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, identifikuje bezpečnostní zóny (třídy A až D) a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocení v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F směrnice SŽ SM07 – Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace (bude poskytnuta Objednatelem na vyžádání).
- 4.13.2.3 Zhotovitel při návrhu bude klást důraz na optimalizaci a hospodárnost provozu s ohledem na dopad na životní prostředí – bude uvažováno využití „nových“ technologií a obnovitelných zdrojů energie (např. tepelná čerpadla, rekuperace, střešní FVE, odolné bezúdržbové pláště budov, předokenní rolety či žaluzie). Při návrhu těchto opatření bude prokázána efektivita, hospodárnost a účelnost vynaložených prostředků.
- 4.13.2.4 Zhotovitel bude v rámci zpracování ZP navržená opatření konzultovat s Odborem elektrotechniky a energetiky (O24) - oddělením hlavního energetika
- 4.13.2.5 V případě potřeby umístění nových zařízení do stávajících budov v ŽST Přelouč bude součástí ZP informace o zajištění dostatečné výměny vzduchu pro odvedení ztrátového tepla a o zajištění dostatečného chlazení. Případné doplnění nebo úprava vzduchotechniky a chlazení je součástí této stavby.
- 4.13.2.6 V případě umístění nových zařízení do stávajících budov v ŽST Přelouč musí být v ZP respektováno maximální přípustné zatížení podlah místností pro technologii.
- 4.13.2.7 V případě návrhu stavebních zásahů do VB v ŽST Přelouč v souvislosti s předchozími dvěma odstavci upozorňujeme Zhotovitele na potřebu důsledné koordinace nového návrhu s investiční akcí „Rekonstrukce ON Přelouč“.
- 4.13.2.8 V ZP bude popsán předpokládaný rozsah vybavení objektu požárně bezpečnostními zařízeními (tj. např. zda EPS nebo zařízení dálkové detekce požáru či jen hlásiče v rámci PZTS, ASHS či Autonomní Hasící Zařízení, nouzové osvětlení apod. viz. §2 odst. 4 vyhl. 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů), včetně náhradních zdrojů pro zajištění jejich provozuschopnosti stanoví v podrobnostech Požárně bezpečnostní řešení stavby či jiná obdobná dokumentace.

- 4.13.2.9 Objednatel v ZP požaduje respektovat pokyn k návrhu parkovacích míst (pokyn SŽ PO-11/2020-GŘ, Pokyn generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R) s doložením výpočtu potřebného počtu parkovacích stání pro osobní automobily, stejně tak i pro nemotorovou cyklistickou dopravu s uvedením příslušného výhledového počtu cestujících.

#### 4.14 Geodetická dokumentace

- 4.14.1 Geodetické a mapové podklady potřebné pro zpracování dokumentace nad rámec předaných podkladů si Zhotovitel v případě potřeby zajistí u SŽ, Správy železniční geodzie.

#### 4.15 Životní prostředí

- 4.15.2 Zhotovitel požádá o stanovisko příslušný orgán ochrany přírody k případnému možnému vlivu záměru na soustavu Natura 2000 dle § 45i Zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a následně o vyjádření příslušný úřad, zda lze záměr zařadit do kategorie I nebo II Přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, a záměr tak podléhá posouzení (EIA). Součástí žádosti o vyjádření bude co nejúplnější popis záměru a mapový výstup s vyznačením umístění předmětného záměru ve vztahu k nejbližším chráněným územím a lokalitám soustavy Natura 2000. Závěry z vyjádření budou uvedeny v kapitole 9. textové části ZP včetně uvedení čj. vyjádření. Vyjádření budou součástí Dokladové části DD dle čl. 2.7 Přílohy P2 směrnice SŽ SM011.
- 4.15.3 Upozorňujeme, že stávající trať prochází maloplošným zvláště chráněným územím PP Meandr Struhy. Dále stavba zasahuje do ochranného pásma PP Labského ramene Votoka, osy nadregionálního biokoridoru Polabský luh – Bohdanec a regionálního biokoridoru Meandry Struhy – K 72. Stavba zasahuje do záplavového území Q100 a aktivní zóny záplavového území Qakt vodních toků Labe, Bylanka, Podolský potok. V blízkosti záměru se nachází staré ekologické zátěže.

### 5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

#### 5.1 Všeobecně

- 5.1.1 Zkratka názvu akce, která bude použita v názvech souborů: „SZZ\_Prelouc“
- 5.1.2 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním tohoto díla:
- Pro provedení díla ZP a DD s výlukovou činností nepočítá, případné požadavky si zajistí Zhotovitel v dostatečném předstihu.
- 5.1.3 Součástí je též posouzení náhrad, případně zrušení vybraných přejezdů v rozsahu směrnice SŽDC SM86. Tato část bude podkladem pro rozhodnutí Objednatele o rozsahu stavebních úprav.
- 5.1.4 Na základě vyhodnocení variantních řešení zpracovaných v Doprovodné dokumentaci a jejich projednání v rámci SŽ a následně i s MD, Objednatel rozhodne o dopracování ZP ve výsledné variantě.

#### 5.2 Rozsah a členění Doprovodné dokumentace

- 5.2.1 Doprovodná dokumentace vypracovaná ve fázi ZP bude minimálně zpracována v rozsahu čl. 2.4 přílohy P2 směrnice SŽ SM011.
- 5.2.2 V rámci DD dále budou prověřena možná nebezpečí související se změnou klimatu vhodná ke zvážení pro návrh technického řešení. Vyplněná tabulka bude součástí Dokladové části:

##### Nebezpečí související se změnou klimatu

Riziko	Popis	Ano/Ne
Rostoucí průměrná teplota vzduchu	Průběžný nárůst průměrných teplot	

<b>Extrémní nárůsty teplot a vln veder</b>	Změny ve frekvenci a intenzitě období s vysokými teplotami, včetně vln veder (období s extrémně vysokými nejvyššími a nejnižšími teplotami)	
<b>Změny v průměrném množství dešťových srážek</b>	Průběžný trend ve zvýšeném či sníženém množství srážek (déšť, sníh, kroupy apod.)	
<b>Změny v extrémním množství dešťových srážek</b>	Změny ve frekvenci a intenzitě období s intenzivními dešťovými nebo jinými srážkami	
<b>Povodně</b>	Změny ve frekvenci a intenzitě povodní	
<b>Půdní eroze</b>	Proces odnášení a přemísťování zeminy a horniny působením povětrnostních vlivů, úbytku masy a působením vodních toků, ledovců, vln, větru a podzemních vod	
<b>Nestabilita půdy / sesuvy půdy / laviny</b>	Sesuv půdy: velké množství masy sesunuté ze svahu působením gravitace, často za současného působení vody při nasycení masy vodou	
<b>Průměrná rychlost větru</b>	Postupné změny v průměrné rychlosti větru	
<b>Sucho</b>	Prodloužená období s abnormálně nízkým výskytem dešťových srážek	
<b>Mrazy</b>	Prodloužená období s extrémně nízkými teplotami	
<b>Škody vlivem mrznutí a tání</b>	Opakované mrznutí a tání může poškozovat strukturu materiálů vlivem napětí, jako např. u betonu	

#### 5.2.2.1 Doprovodná dokumentace bude dále obsahovat:

- Přehlednou situaci 1 : 10 000 a situace dopraven 1 : 1 000 dle čl. 2.5 Přílohy P2 směrnice SM011.
- Graf dynamického průběhu rychlosti a tabulku oblouků s přepočtem GPK.
- Rámcový návrh postupu výstavby za účelem zpracování ekonomického hodnocení a stanovení investičních nákladů (rámcové stavební postupy a jejich harmonogram, doba trvání výstavby rozhodujících objektů, odhad rozsahu NAD apod.).
- Stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody k možnému vlivu záměru na soustavu NATURA 2000 a vyjádření příslušného úřadu z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, dle čl. 2.7 Přílohy P2 směrnice SŽ SM011.
- Stručný technický popis navrženého řešení včetně posouzení a vyhodnocení variant definovaných v článku 4.1 těchto ZTP.
- Schémata zabezpečovacích zařízení dopraven a traťových úseků včetně nových návrhů VEZO na CDP Praha respektující nové požadavky zobrazení dle výhradního provozu ETCS s benefity.
- Schéma izolace pro celý úsek a úsek bez TV Přelouč – Choltice s nutným posouzením návrhu pro ŽST Přelouč s dopady na odbočnou trať bez TV.
- Odhad investičních nákladů (požadavky na jejich strukturování jsou uvedeny níže).
- Přílohou doprovodné dokumentace je Presentace ZP vybrané varianty (stručně shrnutí a vizualizace) zdůrazňující potřebu a výhody realizace akce. Presentace bude sloužit jako podklad pro tiskové zprávy a pro propagaci akce veřejnosti, municipalitě a stavebníkovi.

## 5.3 Odevzdání Dokumentace

5.3.1 Dokumentace bude odevzdána v dílčích plněních dle SoD.

5.3.2 Pro každé dílčí plnění proběhne jeho projednání (1 a 2. dílčí plnění v rámci SŽ, 3. dílčí a konečné plnění v rámci SŽ a s MD). Objednatel vždy pro následné plnění stanoví konkrétní požadavky vydaným pokynem Objednatele k pokračování plnění na zakázce.

## 5.4 Požadavky na zpracování nákladů a ekonomického hodnocení

- 5.4.1 V rámci doprovodné dokumentace budou zároveň stanoveny investiční náklady pro jednotlivé dopravní a dotčené staniční úseky.
- 5.4.2 Budou stanoveny investiční náklady na jednotlivé etapy i celkové investiční náklady pro celou stavbu. Budou vyčísleny případné zmařené investiční náklady vyplývající z etapizace stavby.
- 5.4.3 V rámci doprovodné dokumentace bude pro železniční stanici Přelouč vyčíslen podíl investičních nákladů vzniklých v souvislosti s požadovaným zvýšením výhledové traťové rychlosti nad 160 km/h.

## 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 Technické požadavky na výrobky, zařízení a technologie pro ŽDC (dle směrnic SŽDC č. 34 a č. 67 jsou uvedeny na webových stránkách:

**www.spravazeleznic.cz v sekci „Dodavatelé/Odběratelé / Technické požadavky na výrobky, zařízení a technologie pro ŽDC“** (<https://www.spravazeleznic.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc>).

- 6.1.3 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>), **<https://typdok.tudc.cz/> v sekci „archiv TD“ a <https://modernizace.spravazeleznic.cz/> v sekci „Typová řešení“.**

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](mailto:typdok@tudc.cz)**

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

Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

## 7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC, v. 1.00 – 07/2022
- 7.1.2 Studie proveditelnosti „RS 5 Praha – Wrocław „– rozpracována, neschválena. V rozsahu dopadů na traťový úsek Pardubice hl.n. – Přelouč.
- 7.1.3 Studie proveditelnosti zajištění průvozu vlaků o délce 740 m Situace dopraven ŽST PŘELOUČ OBVOD NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ č. výkresu 2.004
- 7.1.4 Směrodatný rychlostní profil Pardubice hl.n. – Kolín