

Zvláštní technické podmínky

pro Záměr projektu včetně doprovodné technické dokumentace a přípravnou dokumentaci

„Rekonstrukce žst. Bohosudov“

Shrnutí

Místem rekonstrukce je žst. Bohosudov a přilehlé mezistaniční úseky, ležící na trati Ústí nad Labem - Chomutov. Tato trať je označena v jízdním řádu pro cestující číslem 130, v tabulkách traťových poměrů č. 504 A, TUDU 0591. Jedná se o dvoukolejnou železniční trať, elektrizovanou stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV. Je součástí dráhy celostátní a vybrané železniční sítě ČR, zařazené do systému evropských železničních magistral TEN-T, určené pro rozvoj transevropské dopravní sítě, zajištění soudržnosti, propojení a interoperability na trans-evropské dopravní síti (Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1315/2013/EU z 11. 12. 2013), využívané významně osobní i nákladní dopravou. Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením RZZ vzoru SSSR 3. kategorie. Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) v obou směrech je automatický blok, trojznakový obousměrný. Provozovatelem dráhy je SŽDC s.o., místním správcem OŘ Ústí nad Labem. Ve stávajícím stavu je ve stanici 8 dopravních kolejí užitných délek 114 – 763 m a 7 manipulačních kolejí užitných délek 35 – 250 m. Pro nástup a výstup cestujících jsou ve stanici jedno vnější a tři úrovňová nástupiště, s výškou do 300 mm, s úrovňovým přístupem. Ve stanici také odbočují 2 vlečky.

Cílem stavby je kompletní rekonstrukce žst. Bohosudov, včetně výstavby nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií, její peronizace a zajištění bezbariérového přístupu na nově vzniklá nástupiště. Nová peronizace je řešena již v technicko-ekonomické studii z roku 2009 (TES Ústí nad Labem – Cheb, zpracovatel IKP Consulting Engineers), kde je navržena ve třech variantách. Rekonstrukce stanice musí plnit potřeby osobní i nákladní dopravy, především bezpečný a bezbariérový nástup a výstup cestujících v osobní dopravě, resp. možnost obsluhy vleček zaústěných do stanice v nákladní dopravě a podle dopravně technologického posouzení též řízení sledu vlaků na hlavní trati, zejména při výlukách kolejí. Projektant navrhne na základě dopravně technologického rozboru a prověření stavebních možností více variant rekonstrukce, nejméně však tyto:

- zřízení dvojice nástupišť u přejezdu km 13,239, přístupných přes tento přechod a případně doplněných podchodem, dále dopravní kolej č. 3 se zapojení vlečky ze starého nádraží Chabařovice mimo prostor nástupišť (staniční koleje by tak byly situovány oproti dnešnímu stavu blíže k ŽST Chabařovice s využitím prostoru po současném svazku čtyř kolejí), zapojení vlečky FLUORIT Teplice by bylo do 2. TK;
- zřízení tříkolejné stanice v místě dnešního kolejiště, nástupiště přístupná podchodem (vnější u výpravní budovy u 2. SK, ostrovní mezi 1. a 3. SK), dále zůstává zapojení obou vleček;
- čtyřkolejná stanice sloužící i pro řízení sledu vlaků na hlavní trati s peronizací;
- čtyřkolejná stanice sloužící pro řízení sledu vlaků na hlavní trati s vymístěním nástupišť mimo předjízdě koleje k přejezdu v km 13,239 a přístupných přes tento přechod, případně podchodem;
- varianty z uvedené TES.

Všechna nástupiště budou mít hrany ve výšce 550 mm nad TK. Dále bude prověřena možnost a účelnost náhrady přejezdu km 13,239 mimoúrovňovým křížením. Důsledně bude prověřena postradatelnost jednotlivých částí kolejiště.

Součástí PD dále je rekonstrukce mezistaničního úseku Chabařovice – Bohosudov, jejímž cílem je odstranění staveb a zařízení vyžilých. Součástí PD dále je rekonstrukce 1. TK mezistaničního úseku Bohosudov – Teplice v Čechách, jejímž cílem je odstranění staveb a zařízení vyžilých a podle možnosti též

částečné zvýšení rychlosti. ZP bude zpracován s těmito úseky a variantně bez nich, podle výsledků ekonomického hodnocení rozhodne zadavatel o zařazení úseků do stavby.

Náplní stavby je rekonstrukce dílčích částí stanice v rozsahu, potřebném pro dosažení uvedeného cíle stavby a uvedeného mezistaničního úseku. Pro řešení ve všech profesích platí Směrnice 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“, v platném znění.

Budou respektovány především:

- obecně platné předpisy, zejména zákony č. 266/1994 Sb. o drahách, č. 183/2006 Sb. stavební zákon a jejich prováděcí vyhlášky,
- technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému, zejména TSI CCS, TSI ENE, TSI PRM a TSI INS,
- technické normy, uvedené v obecně závazných vyhláškách nebo zezávacněné dokumentem SŽDC,
- TKP staveb státních drah a další dokumenty a předpisy SŽDC.
- Směrnice 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR

Součástí zakázky je též vydání územního rozhodnutí, popř. vydání vyjádření stavebního úřadu podle § 15 stavebního zákona.

PD bude obsahovat v souhrnné technické zprávě vymezení rozsahu stavební a technologické části stavby podle aktuálního číselníku „Přehled traťových a definičních úseků“ (tj. TUDU a staničení (km)) – viz SŽDC (ČD) M 12 Předpis pro jednotné označování tratí a kolejíšť a SR 12 (M) Služební rukověť k předpisu pro jednotné označování tratí a kolejíšť v IS ČD, oboje č.j. 59 792/99-029 ze dne 20.10.1999, v platném znění.

Provozovaná traťová třída zatížení je D4. Trať je zařazena dle platného předpisu 18/86-PMR do 2.třídy, dle návrhu NA k ČSN EN 1991-2 - Kategorizace žel. tratí se předpokládá zařazení trati do 1.třídy.

Stavba bude koordinována s jinými záměry v dané lokalitě a se stavbami SŽDC: „Rekonstrukce mostu v km 17,705 trati Ústí nad Labem – Most“

Dopravní technologie

Výhledový rozsah a organizace osobní dopravy budou vycházet ze stávajícího stavu, s potvrzením údajů ze strany objednatelů dálkové i regionální dopravy (MD O190 a KÚ Ústeckého kraje), výhledový rozsah nákladní dopravy bude uvažován dle TES Ústí n. L. – Cheb (IKP CE 2009). Veškeré tyto vstupy následně potvrdí SŽDC GR O26.

Bude uveden přehled frekvencí cestujících a přehled naložených a vyložených vozů za poslední tři roky ve stanici a na zaústěných vlečkách. Rovněž bude zpracován dvouhodinový fragment výhledového GVD a budou provedeny výpočty propustnosti navazujících mezistaničních úseků. Budou uvedeny parametry typových vlaků. Dále také bude uvedeno schéma celého řešeného úseku s vyznačením kilometrických poloh hlavních návěstidel.

Postradatelnost zařízení železniční dopravní cesty bude projednána v rámci pracovních porad a odsouhlasena schválením přípravné dokumentace.

Přehled frekvence cestujících zajistí zhotovitel dokumentace.

Organizace výstavby

Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).

Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. TV a ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.

V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí / TV / ZZ:

- délku trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u významných denních nebo nočních výluk)
- vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky / návěstidlem / kilometricky)
- vymezení vylučovaného trakčního vedení
- činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízd vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích).
- stručný rozsah prací
- počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout

Zabezpečovací zařízení

Nutno splnit podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.

Pro výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS nutno respektovat a využít výsledky realizace pilotního a komerčního projektu zejména v rozsahu:

- zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
- zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných zařízení ve stavebních ústřednách SZZ,
- zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech.

Staniční zabezpečovací zařízení žst. Bohosudov, bude 3. kategorie typu elektronické stavědlo s možností výhledového dálkového ovládání z CDP Praha.

V rámci obvodu žst. Bohosudov se předpokládá výstavba nových přejezdových zabezpečovacích zařízení, která vyplynou z Rozhodnutí o změně zabezpečení přejezdů vydaném DÚ a těch, která nevyhovují technickým stavem, platným normám a zaváděcím listům. U všech přejezdů je nutno prověřit nutnost jejich existence. Nutno uvažovat se souvisejícími stavebními úpravami přejezdů. Pro přejezdy, na nichž se bude měnit kategorie zabezpečení, bude nutné v rámci PD zajistit od DÚ Rozhodnutí o změně zabezpečení.

K umístění technologických zařízení SZZ využít přednostně stávající budovy a prostory.

Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ včetně jeho kolejových obvodů.

Pro zjišťování volnosti kolejí se s ohledem na charakter modernizovaných tratí a zejména pro zajištění přenosu kódu pro národní vlakový zabezpečovač budou pro TZZ a SZZ v definitivním řešení stavby použity kolejové obvody se šuntovou citlivostí nejméně 0,1 ohmu a limitem odolnosti vůči ohrožujícím proudům 1A a vyšším (dle nabídky konstrukce kolejového obvodu). V nově budovaném zařízení nesmí být kolejové obvody, které nevyhovují normě ČSN 34 2613 ed. 3. Pro správnou činnost kolejových obvodů nutno zajistit předepsané hodnoty svodové admitance. V části kolejiště, která nevyžaduje použití dodatečně kódované kolejové obvody, mohou být použity počítače náprav, bude-li to provozně a ekonomicky výhodnější, nebo nutné vzhledem k četnosti pojíždění a z toho vyplývající pravděpodobnost ztráty šuntu.

Při použití počítačů náprav je nutno respektovat omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238-1, ČSN CLS/TS 50238-3 (Požadavkům pro Českou republiku).

V mezistaničním úseku Bohosudov – Chabařovice bude navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronický automatický blok. Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení nového TZZ.

V mezistaničním úseku Bohosudov – Teplice v Čechách bude ponecháno stávající TZZ 3. kategorie typu ABE-1 a navázáno do nového SZZ žst. Bohosudov.

Technologie vnitřní části zabezpečovacího zařízení přejezdů bude přednostně umístěna do reléových domků, pokud zařízení není schváleno do reléových skříní.

V technickém řešení dokumentace je nutno zajistit splnění ustanovení TNŽ 34 2620 článek 13.3, pro vazbu přejezdových zabezpečovacích zařízení na staniční a traťová zabezpečovací zařízení. Bude navržena koordinace ochranných opatření proti přepětí u venkovních i vnitřních částí zabezpečovacích zařízení.

Diagnostický systém zabezpečovacího zařízení bude zřízen nový, kategorie 5H dle Technických specifikací systémů, zařízení a výrobků č. 2/2007-Z. Tzn. umožní monitoring činností a externí archivaci stavů a naměřených analogových hodnot při současném on-line přenosu dat a poruchových hlášení.

Nutno respektovat Směrnici SŽDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4665/2014-O12 s účinností od 1.5.2014.

Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.

Napájení bude realizované dvěma nezávislými zdroji. Kabelizace bude přednostně celoplastovými plněnými kabely. Do průběžné kabelizace budou doplněny chráničky pro optický kabel a dále traťový kabel. Součástí dokumentace bude řešení terénních úprav v okolí zabezpečovacího zařízení a demontáže stávajících zabezpečovacích zařízení.

Veškeré použité prvky musí být schváleny pro použití na železniční síti SŽDC odborem automatizace a elektrotechniky a musí být v souladu se směrnicí SŽDC č. 34. Na zařízení, které tomuto neodpovídá, musí být předloženo předběžné technické schválení a smlouva o ověřovacím provozu.

Sdělovací zařízení

Nutno splnit podmínky části 5 Sdělovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.

Bude navržena místní kabelizace k venkovním telefonním objektům vjezdových návěstidel a popř. k venkovním prvkům umístěným v kolejišti, traťový kabel a dvě HDPE trubky 40/33 mm v celé délce předpokládané kabelizace.

Navržen bude nový IP telefonní zapojovač s TouchScreenovým terminálem včetně náhradního zapojovače, IP rozhlasové zařízení s indikací provedení hlášení a automatickým hlášením dle jízdy vlaku a příp. vizuální informační zařízení v provedení LCD s LED podsvícením.

Navrženo bude nové hodinové zařízení řízené signálem DCF a nové vnitřní sdělovací rozvody.

Pro sledování hran nástupiště bude navržen kamerový systém s přenosem obrazu na pracoviště výpravčího.

Stávající místní a traťový rádiový systém bude zachován se začleněním ovládání do nového telefonního zapojovače.

Prostory s technologií staničního zabezpečovacího zařízení budou chráněny proti požáru autonomním samočinným hasebním systémem (ASHS) popř. kouřovými čidly zapojenými do EZS.

Navržené zařízení musí umožnit výhledové dálkové ovládání z CDP Praha a nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).

Železniční svršek, spodek, nástupiště

Kolejový rošt stanice a mezistaničního úseku je soustavy R65 a S49 na pražcích betonových i dřevěných s tuhým upevněním, ve stáří přes 30 let. Stanice má výhradně úroňová nízká nástupiště. Zastávka Proboštov má nástupiště výšky 550 mm nad TK.

Rozsah rekonstrukce zahrne ŽST Bohosudov v rozsahu nezbytném pro dosažení cíle stavby, rekonstruovány budou hlavní koleje v celé délce včetně výhybek v nich vložených, dále nezbytné části zhlaví v rozsahu vyvolaném směrovými nebo výškovými úpravami navazujících kolejí, staniční koleje ležící u nástupištních hran a koleje, u nichž je to nezbytné vzhledem k jejich stavu a dopravně technologickému

účelu. Dále zahrne rekonstrukce mezistaniční úsek Chabařovice (od km 12,231) – Bohosudov a 1. TK Bohosudov – Teplice v Č. (km cca 17,2).

Pro rekonstrukci bude využit materiál v dopravních kolejích nový, v hlavních kolejích tvaru 60E2 na pražcích s upevněním W14, v ostatních kolejích tvaru 49E1 na pražcích s upevněním W14, v kolejovém loži, minimálně v dopravních kolejích bude zřízena bezстыková kolej. Výhybky budou v soustavě odpovídající koleji, do níž budou vloženy. Rychlosti v hlavních a traťových kolejích budou navrženy co nejvyšší, orientačně $V=100$ km/h, dopočteny budou rychlosti V, V130, V150 a Vk.

Rekonstrukce železničního spodku se zaměří na zajištění odvedení vody z rekonstruovaných kolejí, včetně zajištění jejího zaústění do kanalizací a vodotečí. Dále bude navržena sanace pražcového podloží. Pro návrh platí zejména TKP staveb státních drah, předpis SŽDC S4 a navázané dokumenty. Geotechnický průzkum bude dle předpisu SŽDC S4 v rozsahu podrobného průzkumu. V případě návrhu vsakovacích objektů budou provedeny průzkumy vhodnosti podloží pro vsak již v tomto stupni. V případě využívání stávajících kanalizací pro zaústění nového odvodnění bude ověřena funkčnost těchto kanalizací. Pokud dojde k rozsáhlejšímu úpravám svahů v blízkosti hranice drážního pozemku, je nutné tyto úpravy navrhnout na základě GT průzkumu. Průzkum pražcového podloží musí ověřit vlastnosti podloží nejméně v četnosti kopaných sond a statických zatěžovacích zkoušek á 200 m koleje podle Metodiky geotechnického průzkumu (čj. 16 483/2001-SSP z 16. 11. 2001, ČD SSPHA).

Nová nástupiště budou zajišťovat bezbariérový přístup k vlakům. Jejich poloha a umístění vyplyne z celkového návrhu stanice. Poloha zastávky Proboštov bude zachována. Nástupiště budou výšky 550 mm nad TK, s délkou podle projednání s objednatelem (KÚ Úk), dopravcem (ČD a. s.) a SŽDC O12. Konstrukce bude přednostně s pevnou hranou L a povrchem z betonové dlažby.

Mostní objekty

Stávající konstrukce umělých staveb musí být posouzeny na D4/přidružená traťová rychlost a nové konstrukce umělých staveb musí být navrženy dle ČSN EN 1991-2 na LM 71 se součinitelem $\alpha=1,21$ a $SW/2$.

Prostorové uspořádání umělých staveb musí být zajištěno podle Směrnice 16/2005.

Na základě výsledků posouzení přechodnosti a prostorové průchodnosti navrhne projektant rozsah stavebních úprav tak, aby mostní objekty vyhovovaly stupni hodnocení 1/1 dle předpisu S5.

Trakční vedení a silnoproudá zařízení

Při zpracování návrhu dokumentace nutno splnit podmínky části 3 Elektrická trakce, elektroenergetika, silnoproud a dispečerská řídicí technika Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 16/2005.

Návrh trakčního vedení bude proveden v rozsahu nezbytném pro dosažení cíle stavby, dle navrženého rozsahu kolejového řešení v rámci rekonstrukce železničního svršku v železniční stanici Bohosudov a v mezistaničním traťovém úseku Chabařovice – Bohosudov (od km 12,231) a 1.TK Bohosudov – Teplice (km cca 17,2).

Návrh trakčního vedení budou sledovat ustanovení norem ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 122-1 ed.2.

Dálkové ovládání úsekových odpojovačů bude navrženo v žst. Bohosudov dle rozsahu vyplývajícího z navržených úprav trakčního vedení.

Při návrhu trakčního vedení musí být současně zohledněny požadavky vyplývající z TSI ENE – Nařízení komise (EU) č.1301/2014 ze dne 18.11.2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii, platné od 1.1.2015.

V návaznosti na navržený rozsah železničního svršku, trakčního vedení, venkovního osvětlení, úprav zabezpečovacího zařízení a ostatních úprav s tímto souvisejících budou navrženy příslušné úpravy ukolejnění dle současně platných norem a předpisů.

Z důvodu zamezení negativního ovlivňování úložných zařízení a konstrukcí stejnosměrnými bludnými proudy je nutno provést korozní průzkum dle kapitoly 25, části 25A TKP v platném znění, ve smyslu čl.3.1.1., odst.4

kapitoly 3. Směrnice generálního ředitele SŽDC s.o. č.16/2005, v rozsahu potřebném pro zpracování přípravné dokumentace.

Bude proveden návrh nového napájení žel. stanice Bohosudov z distribučního rozvodu ČEZ Distribuce, a.s., odpovídající nové energetické bilanci, která vyplýne z navrženého rozsahu této stavby.

Návrh silnoproudého energetického napájení technologie staničního zabezpečovacího zařízení vč. napájení traťového zabezpečovacího zařízení musí splňovat podmínky předpisu SŽDC E8. Způsob napájení staničního zabezpečovacího zařízení musí současně splňovat pokyn SŽDC, s.o. - OP č.j. 18031/07-OP z 25.6.2007 - Podmínky pro připojení napájecích zdrojů pro zabezpečovací zařízení jako odběrného zařízení.

V souvislosti s návrhem nového staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Bohosudov a nového traťového zabezpečovacího zařízení v mezistaničním úseku Bohosudov – Chabařovice bude stávající kabelový rozvod 6 kV, 50Hz včetně příslušných traťových trafostanic (TTS) nahrazen rozvodem novým. Současně budou provedeny pro zajištění napájení 6 kV, 50 Hz nezbytné úpravy ve stávajících staničních trafostanicích (STS).

Stanovené výhybky v žst. Bohosudov se vybaví elektrickým ohřevem výhybek (EOV) systémem schváleným SŽDC, s.o. Napájení EOV bude navrženo z lokální distribuční sítě SŽDC (LDSŽ), odběr elektrické energie zařízení EOV bude pro účely odečtu spotřeby el. energie samostatně měřen. Způsob napájení vlastního systému EOV bude v souladu s čl. 79 předpisu SŽDC E2. Ovládání EOV bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče v režimech automatika/ruční obsluha s připraveností na možnost výhledového dálkového ovládání a dohledu z CDP Praha.

V železniční stanici Bohosudov bude v rozsahu rekonstrukce železničního svršku a spodku navrženo nové venkovní osvětlení kolejiště, dále osvětlení nástupišť a přístupů na nástupiště. Návrh osvětlení venkovních železničních prostor bude proveden podle požadavků normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, se sledováním požadavků směrnice SŽDC E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC. Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatickém/místním s připraveností na možnost výhledového dálkového ovládání a dohledu z CDP Praha. V rámci dokumentace bude zpracován Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽDC E11.

V prostorách umístění vnitřních částí nových technologických zařízení bude navržena v potřebném rozsahu nová elektroinstalace.

Veškeré použité prvky musí být schváleny pro použití na železniční síti SŽDC odborem automatizace a elektrotechniky (O14) a musí být v souladu se směrnicí SŽDC č. 34. Na zařízení, které tomuto neodpovídá, musí být předloženo předběžné technické schválení a smlouva o ověřovacím provozu.

Pozemní stavby

Pro umístění nové technologie (především SZZ) budou porovnány možnosti vybudování nového technologického objektu anebo rekonstrukce prostor ve stávající výpravní budově. Při umístění technologie do výpravní budovy musí být zajištěna její ochrana proti případným poruchám kapalných médií v objektu (nesmí být pod místnostmi s rozvody vody, odpadu apod.) a musí být dodrženy hygienické limity v pobytových místnostech. O výsledném řešení dopracovaném do PD rozhodne zadavatel po projednání s dalšími složkami SŽDC a ČD RSM po ověření technické reálnosti a nákladů obou variant.

Objekty kolidující se stavbou a objekty, které stavbou ztratí funkci, mohly by být zdrojem ohrožení dráhy a nelze je využít jinak, budou odstraněny.

Na nástupištích budou zřízeny přístřešky. Zastřešeny budou rovněž vstupy do podchodu.

Součástí stavby bude rovněž orientační systém a podle potřeby případně kabelovod. V nezbytném rozsahu mohou být navrženy rovněž úpravy zpevněných ploch, komunikací, přípojky nebo ochrana sítí a další nezbytné objekty.

Životní prostředí

Vzhledem k novele zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, požadujeme kapitolu

B. 3 Životní prostředí zpracovat ve vysoké podrobnosti. Součástí PD bude rovněž zpracování oznámení dle přílohy č. 3, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, které bude zpracováno autorizovanou osobou v souladu s novelou výše uvedeného zákona.

V oznámení bude uveden detailní popis všech parametrů záměru, které mohou mít vliv na životní prostředí. Autorizovaná osoba ve spolupráci s investorem využije možnosti předběžného projednání s dotčenými subjekty.

Část PD, která bude sloužit, jako podklad k oznámení musí být zpracována v co největší možné podrobnosti, aby nedocházelo v dalších stupních projektové dokumentace k takovým změnám, které by znamenaly opětovný proces posouzení záměru ve vztahu k výše uvedenému zákonu.

Část B. 3 PD bude uspořádána následovně:

B.3.1. Souhrnná technická zpráva – popis jednotlivých složek životního prostředí

B.3.2. Biologický průzkum bude zpracován v jarním a letním aspektu (případně jarní a podzimním aspekt)

B.3.3. Dendrologický průzkum - Kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem GR ze dne 20. 2. 2014, č.j.: S 7512/2014 – O15, především s částí II, kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě. Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny.

B.3.4. Posouzení vlivu na krajinný ráz

B.3.5. Akustická studie, měření hluku a vibrací:

B.3.5.1. Technická zpráva

B.3.5.2. Měření hluku a vibrací – protokoly

B.3.5.3. Hlukové mapy – denní/noční doba, s PHO a bez PHO

Kapitola Hluk a vibrace bude zpracována v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Bude zpracována akustická studie. Součástí studie bude měření stávající hlukové zátěže, kterým bude kalibrován a následně ověřen výpočet. Měřící body budou odsouhlaseny objednatelem a budou součástí výpočtových bodů. Výsledná naměřená hodnota bude reprezentovat hladinu akustického tlaku zvuku dopadajícího na fasádu posuzovaného objektu, od které bude následně odečtena kombinovaná rozšířená nejistota měření. Ve studii budou definovány všechny použité vstupy, výpočtové body budou umístěny 2 m před fasádou chráněného objektu, pokud možno před okna objektu. U více podlažních objektů budou v rámci výpočtu zohledněna i vyšší patra. Součástí studie bude i prověření staré hlukové zátěže ve vztahu k rozsahu dopravy a rekonstrukce železničního svršku. V podmínkách SŽDC se nově zavádí metodika na stanovení příslušných korekcí emisí hluku v závislosti na konstrukci železničního svršku. Pro jasně specifikované úseky s výměnou svršku (nutno ve studii přesně rozlišit) proto doporučujeme její použití. Metodika ve formátu PDF a její on-line aplikace je ke stažení zdarma po zaregistrování na stránkách <http://vlak-hluk.fvut.cz/index.php?file=vystupy&action=show>. Přílohou studie budou hlukové mapy pro stávající a výhledový stav, pro denní a noční dobu. V hlukových mapách budou zakresleny zdroje hluku, výpočtové a měřící body a ochranné pásmo dráhy.

V akustické studii bude zohledněn i hluk ze stavební činnosti.

B.3.6. Odpadové hospodářství: důraz bude kladen na průzkum kontaminace šterkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace šterkového lože.

B.3.7. Zemědělská příloha

B.3.8. Lesní příloha

Ve fázi přípravné dokumentace bude rovněž zažádáno o odůvodněné stanovisko dle § 45i zákona

č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které bude ihned předáno objednateli a na odd. ŽP SSZ.

Součástí kapitoly bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.

Geodetická dokumentace

Geodetická dokumentace bude vyhotovena a předána v souladu s přílohou č.1 Směrnice GR SŽDC č. 11/2006, ve znění pozdějších změn a doplňků s úpravou v části I.3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů :

- jako třetí odstavec se se doplňuje Metodický pokyn ředitele SŽG Praha č.05/2011 (prozatímní) Pro tvorbu ŽBP - č.j. 2479/2011-SŽG PHA-Ř ze dne 1.12.2011,
- stávající třetí odstavec se nahrazuje textem Metodický pokyn ředitele SŽG Praha č.01/2012 (prozatímní) Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, fotokatalogy - č.j. 370/2012-SŽG PHA-Ř (účinnost 13.2.2012), (oba dokumenty jsou umístěny na adrese www.szdc.cz/onas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni),
- stávající čtvrtý odstavec se nahrazuje textem Pravidla pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací Správa železniční dopravní cesty a jinými subjekty č.j. 40952/2012-OIT (účinnost 1.4.2013) (dokument je umístěn na adrese www.tudc.cz),

Tato úprava se týká i odstavce Související dokumenty v základní části Směrnice GR SŽDC č.11/2006.

Mapové podklady a další jiná doplňující měření budou vyhotoveny v SW MicroStation v8i. SŽDC doporučuje jako nejvhodnější nástroj pro pořizování dat aplikaci MGEO-SŽDC (nadstavba pro v8i), která byla pro tvorbu mapových podkladů vyvinuta. Tuto aplikaci je možno na požádání nejen zakoupit, ale i na časově omezenou dobu zapůjčit.

V ŽST Bohosudov je platné ŽBP splňující TKP staveb státních drah. Mapové podklady v ŽST Bohosudov vyhotoví objednatel prostřednictvím SŽG. Případné doplňující geodetické a mapové podklady si zajistí zhotovitel.

Ekonomické hodnocení a Záměr projektu

Ekonomické hodnocení bude zpracováno podle „Metodiky hodnocení efektivnosti investic – železniční infrastruktura“ a „Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury“, publikovaných ve Věstníku dopravy číslo 11/2013 dne 22. 5. 2013.

Bude obsahovat vyčíslení nákladů a přínosů vč. vypracování CBA tabulek finanční a ekonomické analýzy, jejichž šablony jsou zveřejněné ve Věstníku dopravy č. 05/2014, Příloha 1 a 2.

Dokumenty jsou dostupné na http://www.mdcz.cz/cs/Vestniky/Vestnik_dopravy.htm

Hodnocení ekonomické efektivnosti investice bude postupovat dle vyhlášky „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury“ prokázané metodou CBA.

Záměr projektu bude zpracován podle Směrnice MD ČR č. V-2/2012 v platném znění upravující postupy MD, investorských organizací a SFDI v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu.

Náklady stavby budou zpracovány podle „Směrnice GR SŽDC č. 20/2004 k členění nákladů stavby a SŽDC, s.o.“ ze dne 19.11.2004 (Závazný způsob členění nákladů stavby a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů) a „Dodatku č. 3 změny v řazení vybraných položek do souhrnného rozpočtu“ č.j. 2245/05-OI ze dne 27.10.2006, které budou součástí dokumentace.

Budou rozděleny podle majetku Správa železniční dopravní cesty, státní organizace a ostatní.

Dokumentace bude obsahovat položkový rozpočet v digitální i tištěné podobě. Výkaz výměr bude vycházet z OTSKP (Oborový třídník stavebních konstrukcí a prací) a třídníku železničních prací. Náklady na vyzískaný materiál budou oceněny v souladu se Směrnicí GR SŽDC č. 11/2004 ve znění všech změn a dodatků.

Vyzískaný materiál vkládaný do stavby bude oceněn v řádku B.1.3 souhrnného rozpočtu – hodnota prací a vyzískaného materiálu dodávaných investorem.

Schválil:

Ing. Bohuslav S t e č í n s k ý

náměstek ředitele pro techniku

— Dne: 24. 6. 2015