

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU A PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE STAVBY

„Výstavba Ostřešanské spojky“

Datum vydání: 29.1.2016

OBSAH

OBSAH.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1. PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2. HLAVNÍ CÍLE STAVBY	3
1.3. MÍSTO STAVBY	3
1.4. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ)	3
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.1. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.2. OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
4.1. VŠEOBECNĚ	4
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	4
4.3. ORGANIZACE VÝSTAVBY	5
4.4. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	5
4.5. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	6
4.6. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	7
4.7. OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	7
4.8. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	7
4.9. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	9
4.10. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	10
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	10
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	10

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace. Zpracovatel nebude vyhotovovat podklady pro proces EIA, ty jsou zpracovávány souběžně v jiné zakázce.
- 1.1.2. Zpracování díla bude vycházet ze SP „Uzel Pardubice“, kterou zpracoval SUDOP Praha a.s. v 09/2014, verze 04/2015 – dle vybrané varianty 4n.
- 1.1.3. Předmětem zakázky je i podání žádosti o vydání územního rozhodnutí, dodání oznámení o zahájení řízení příslušného stavebního úřadu, včetně zajištění splnění dodatečných požadavků stavebního úřadu v územním řízení. Správní poplatek za správní řízení hradí zadavatel - SZDC, s.o..
- 1.1.4. Dále bude předmětem zakázky zpracování ekonomického hodnocení, geodetické dokumentace, korozního průzkumu, geotechnického (podrobného) a hydrotechnického průzkumu (včetně vyhodnocení kvality vod).
- 1.1.5. ZP bude zpracován dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění, včetně příloh (dále Směrnice MD č. V-2/2012). Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.
- 1.1.6. Přípravná dokumentace stavby bude zpracována dle Směrnice GR č. 11/2006, v platném znění, včetně zajištění podkladů, průzkumů, geodetických prací, mapových podkladů, veřejnoprávního projednání a bude splňovat požadavky dokumentace pro vydání územního rozhodnutí dle zákona č. 183/2006 Sb., včetně povinných příloh.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Cílem stavby je zajištění spojení příjímými jízdami vlaků na rameni (Jaroměř) – Hradec Králové – Pardubice – Chrudim – (Slatiňany) a to stavbou přeložky stávající tratě mezi dvěma sousedními městy Pardubického kraje Chrudimí a Pardubicemi. Stavbou bude zlepšena dopravní dostupnost jednotlivých částí města Pardubice ve východních lokalitách krajského města. Bude zajištěno splnění požadavků interoperability, zajištění spolehlivého provozu, zvýšení bezpečnosti provozu, vybudování nástupišť s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK, rekonstrukce ponechávaných stávajících částí kolejiště, vybudování nového SZZ a TZZ, zajištění přechodnosti D4/přidružená rychlost a prostorové průchodnosti UIC-GC, zajištění bezbariérového přístupu a splnění požadavků platné legislativy.

1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Místem stavby je traťový úsek mezi žst. Pardubice a žst. Chrudim, který bude vedený po nové spojně v tzv. Ostřešanské variantě 4n (neelektrizované) dle zmíněné SP Uzel Pardubice. Jedná se o Pardubický kraj, katastrální území Pardubičky, Nemošice, Ostřešany, Mikulovice, Dražkovice, Medlešice, Chrudim, Staré Jesenčany, Nové Jesenčany (obojí KÚ Jesenčany - pro snesení staré tratě).
- 1.3.2. Stavba „Výstavba Ostřešanské spojky“ je vymezena žkm 81,150 u žst. Chrudim před pardubickým zhlavím (zde navazuje na stavbu SZDC, s.o. realizovanou v roce 2015 pod názvem Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou) a choceňským zhlavím v žst. Pardubice hl.n. s hranicí mezi stavbou „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ a stavbou „Výstavba Ostřešanské spojky“ v žkm 304,300 na trati Praha – Česká Třebová.
- 1.3.3. Výstavba Ostřešanské spojky je v souladu se Zásadami územního rozvoje a dotčenými územními plány obcí Pardubického kraje.

1.4. Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

- 1.4.1. Výstavba Ostřešanské spojky je stavba nové tratě, která bude provedena jako stavba neelektrizované přeložky stávající neelektrizované tratě v úseku mezi žst. Pardubice (mimo) a žst. Chrudim (mimo). Jedná se o dráhu celostátní (trať č. 238 Pardubice – Havlíčkův Brod).

Trať je napojena na železniční stanici Pardubice (trať č. 010), která je součástí dráhy celostátní, zařazené do evropského železničního systému. Železniční stanice Pardubice je elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou o napětí 3 kV. Železniční stanice Chrudim není elektrizována.

1.4.2. Správcem je Správa železniční dopravní cesty, s.o., Oblastní ředitelství Hradec Králové.

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

2.1.1. SP Uzel Pardubice, kterou zpracoval SUDOP Praha a.s. v 09/2014, verze 04/2015

2.1.2. Posuzovací protokol č.j. 4760/2015-SŽDC-SSV-U1 ze dne 28.7.2015

2.1.3. Schvalovací protokol č.j. 39860/2015-SŽDC-O7 ze dne 22.9.2015

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

2.2.1. Pasportní data OŘ Hradec Králové.

2.2.2. Geodetická dokumentace od SŽG Praha, která je k dispozici zpracovateli zakázky :

NÁZEV MAPOV. PODKLADU	TÚ	ROZSAH [km]	TYP DOKUMENTACE	ROK VYHOTOVENÍ	TKP	POZN.
PRO1611KM026-092_REV	1611	26,65 - 91,70	PRO	VII.2013	ano	kompletní mapování (většinou do hranice dráhy)
PRO1611KM075-087medlespojka	1611	75,6 - 86,7	PRO	II.2007	ano	podklady pro akci: "Medlešická spojka"
	1501	v úrovni 302,6 - 303,4				
		průběh předpokládané Medleš.spojky v roce 2007				
JZM1612KM001-003ML002	1612	1,9 - 2,5	PRO	2003	ne	
PRO1501KM304-307kabEMC	1501	305-306	PRO	2012	ano	neúplné mapování hlav.kolejí a nástupišť v žst. Pardubice hl.n.
DSP1501KM286-306Uhersko-Pardubice	1501	287,4-304,3	DSP	2002	ne	stavba koridoru
JZM1501KM304-307ML095-098	1501	304,2 - 306,5	PRO	1994	ne	celá žst. Pardubice hl.n.; pouze 2D výkres
PRO = mapový podklad pro projekt						
DSP = dokumentace skut. Provedení						

Zhotovitel dále zajistí kontrolu potřebného železničního bodového pole a případně, v součinnosti se SŽG pracoviště Pardubice, bodové pole doplní. Z tohoto bodového pole zhotovitel doměří a doplní stávající mapové podklady dle potřeby stavby. Zejména v místech, kde stávající zaměření nesplňuje TKP.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

3.1.1. Stavba „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, která se též opírá o závazné podklady uvedené v bodě 2.1 těchto Zvláštních technických podmínek.

3.1.2. Stavba „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová“.

3.1.3. Výstavba silnice I/37 Pardubice – Chrudim.

3.1.4. ETCS-1.koridor, úsek Kolín – Břeclav st. hranice Rakousko/Slovensko

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

4.1.1. Rekonstrukce bude navržena v souladu se Směrnicí SŽDC č. 30. Musí být splněny požadavky TSI, obecně platné legislativy a předpisů provozovatele dráhy.

4.2. Dopravní technologie

4.2.1. Nejsou zvláštní požadavky. Kapitola bude zpracována podle Směrnice GR č. 11/2006 a bude vycházet ze schválené SP Uzel Pardubice.

4.3. Organizace výstavby

4.3.1. Nejsou zvláštní požadavky. Kapitola bude zpracována podle Směrnice GŘ č. 11/2006.

4.4. Zabezpečovací zařízení

4.4.1. Popis stávajícího stavu :

Staniční zabezpečovací zařízení v žst. Chrudim je elektronické stavědlo typu K2002 s přípravou na dálkové ovládání (Chrudim – Slatiňany – Chrast u Chrudimi – Žďárec u Skutče). Návěstidla jsou světelná typu AŽD71. Výhybky a výkolejky jsou osazeny elektromotorickými přestavníky. Jako prostředky pro zjišťování volnosti jsou použity počítače náprav PNS03. Součástí zabezpečovacího zařízení žst. Chrudim jsou dvě přejezdová zabezpečovací zařízení v km 80,145 a 81,592 typu PZZ-AC. Zařízení bylo vybudováno v roce 2015. Železniční stanice je koncovou dopravnou D3, trati s provozem dle předpisu SZDC D3 Moravany - Chrudim.

Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Chrudim – Medlešice není realizováno.

Staniční zabezpečovací zařízení v žst. Medlešice je reléové typu Test11. Návěstidla jsou světelná typu AŽD 71. Výhybky jsou osazeny elektromotorickými přestavníky. Jako prostředky jsou použity kolejové obvody typu 2093. Součástí zabezpečovacího zařízení je přejezdové zabezpečovací zařízení v km 84,167 typu AŽD71. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1991.

Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Medlešice – Rosice nad Labem není realizováno. Do tohoto úseku je zaústěna vlečka letiště. Odbočná výhybka je zabezpečena výměnovým zámkem s vazbou pomocí ústředního zámku na krycí návěstidla. V traťovém úseku se nacházejí dva přejezdy zabezpečené přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 85,408 je typu VUD, uvedené do provozu v roce 1969. Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 86,731 je typu VUD, uvedené do provozu 1971.

Staniční zabezpečovací zařízení v žst. Pardubice-Rosice nad Labem je elektromechanické se dvěma stavědly, typu 5007. Návěstidla jsou světelná typu AŽD 71. Výhybky jsou osazeny elektromotorickými přestavníky.

Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Pardubice hl.n. je typu traťový souhlas.

Staniční zabezpečovací zařízení v žst. Pardubice hl.n. je reléové typu AŽD 71 s cestovou volbou. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1969.

4.4.2. Požadavky na navrhovaný stav:

Nutno splnit podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení Směrnice SZDC č. 30.

Na Odbočce Nemošice a Odbočce Ostřešany budou navržena nová SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s dálkovým ovládáním z RDP Pardubice, která bude vybudována v rámci stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“. Součástí této stavby bude příslušné vybavení dispečerského sálu.

V traťových úsecích Pardubice hl.n. – Odbočka Nemošice - Odbočka Ostřešany – Chrudim budou navržena nová TZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo s dodatečným kódováním dle TS 1/2012-Z Přenos kódu vlakového zabezpečovače na tratích bez automatického bloku.

Bude upraveno stávající SZZ v žst. Chrudim.

Bude provedena integrace DOZ úseku Chrudim – Ždírec nad Doubravou do dálkového ovládání z RDP Pardubice.

Stávající technologická zařízení v úseku Chrudim (mimo) – Medlešice – odbočná výhybka na vlečku letiště budou demontována.

Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ.

Jako prostředky pro spolupůsobení vlaků budou navrženy počítače náprav. 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, ČSN CLS/TS 50238-3.

Bude řešena funkcionálita Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla podle TS 2/2014-S,Z.

V rámci nových TZZ 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. Jednotlivá PZS budou 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky, případně kategorie PZM2 (nutno již v rámci zpracování PD uzavřít smlouvu o smlouvě budoucí s majitelem pozemní komunikace resp. uživateli přejezdu o použití PZM2 k zabezpečení přejezdu a jeho obsluze – zhotovitel připraví podklady). 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.

Technologie vnitřní části zabezpečovacího zařízení přejezdů bude přednostně umístěna do reléových domků, pokud zařízení není s jádrem centralizovaného typu. Napájení jednotlivých přejezdových zabezpečovacích zařízení bude provedeno centrálním napájecím kabelem.

Náhradní zdroj přejezdových zabezpečovacích zařízení (baterie) nebude vyžadovat přídavné chlazení.

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 naměření analogových hodnot při současném on-line přenosu dat a poruchových hlášení. Diagnostika bude umožňovat připojení do technologické sítě SŽDC a bude kompatibilní se stávajícími systémy použitými u OŘ HKR SSZT Pardubice.

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.

4.5. Sdělovací zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu :

V současné době je v žst. Pardubice místní i dálková kabelová síť. V provozu je přenosový systém v provedení SDH s kapacitou STM-4 resp. STM-16, který je doplněn o technologickou datovou síť. Traťový rádiový systém je typu GSM-R pro koridorovou trať a typu TRS pro trať Pardubice – Hradec Králové a Pardubice - Chrudim. Místní rádiová síť pracuje v kmitočtovém pásmu 150 MHz. Stanice je rovněž vybavena kamerovým systémem, EPS, rozhlasovým zařízením a informačním systémem.

Žst. Medlešice je vybavena staničním rozhlasem, provozována je TRS i MRS.

V žst. Chrudim jsou provozovány TRS, MRS, audiovizuální informační systém a kamerový systém.

4.5.2. Popis nového stavu :

Nutno splnit podmínky části 5 Sdělovací zařízení Směrnice SŽDC č. 30.

Bude navržena nová kabelizace. Navržené optické kabely a jejich ukončení musí být v souladu s opatřením SŽDC č. 22942/2015-SŽDC-O14 „Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“.

Bude navržen kamerový systém splňující technické požadavky dle č.j. 7058/2015-O14 z 13.2.2015. Diagnostika kamerového systému musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.

Bude navržen nový rozhlas. Navržená rozhlasová zařízení musí umožnit kontrolu provedeného hlášení a poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.

Bude navržena úprava, resp. doplnění traťového rádiového systému podle Směrnice SZDC č. 35.

Prostory s technologickým zařízením staničního zabezpečovacího zařízení budou chráněny autonomním samočinným hasebníím systémem (ASHS) v závislosti na požadavku správce, popř. kouřovými čidly zapojenými do EZS. Doporučuje se stavební oddělení zdrojových částí stavebního ústředí.

Diagnostika všech navrhovaných sdělovacích zařízení bude v souladu s TS SZDC 2/2008-ZSE.

Všechna sdělovací zařízení musí být časově synchronizována.

V rámci této stavby bude sdělovací zařízení a ostatní technologické celky provedeny tak, aby byly okamžitě začlenitelné do DOZ.

Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).

4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1. Popis stávajícího stavu :

Zastávka Pardubice - Pardubičky: Osvětlení na nástupiště, přístupové komunikace a podchodu trati Pardubice-Česká Třebová vystavené ve stavbě koridoru Uhersko- Pardubice

Seřazovací kolejiště průmyslové zóny Nemošice: Osvětlení – svítidla na betonových stožárech nefunkční.

V celém úseku není trafostanice. Na železničních zastávkách jsou pouze přípojky elektrického napájení.

4.6.2. Požadavky na nový stav

Bude navrženo prodloužení trakčního vedení v rámci žst. Pardubice hl.n. v nezbytné délce v koordinaci se stavbou „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Zhotovitel navrhne nové napájení (zab. zař., EOv, osvětlení, atd.) pro Ostřešanskou spojku.

Diagnostika a dálkové ovládání silnoproudých technologií musí být zapojeny do DŘT (technologie vn) nebo do systému dálkové diagnostiky podle TS SZDC 2/2008-ZSE (technologie nn).

4.7. Ostatní technologická zařízení

4.7.1. Nejsou zvláštní požadavky.

4.8. Inženýrské objekty

4.8.1. Železniční svršek a spodek -

Popis stávajícího stavu

TÚ Chrudim – Medlešice km 81,089 – 83,493, žel.svršek R-65 na SB 8 z r. 1989 svařeno, projeté svary, deformace kolejnic, místy popraskané pražce, neúnosný žel. spodek bez podkladních vrstev (jíly)

Žst. Medlešice km 83,493 – 84,159, kolej č. 1 žel.svršek R-65 na SB 8 z r. 1989 svařeno, projeté svary, deformace kolejnic, neúnosný žel. spodek bez podkladních vrstev (jíly), výhybky 1, 2 a 3 tvaru R-65 na dřevě poměrové z r. 1990 užití, stav výhybkových pražců špatný, ocelová část místní deformace

TÚ Medlešice – Pce-Rosice n.L. km 84,159 – 91,697, žel.svršek R-65 na SB 8 z r. 1989 svařeno, projeté svary, deformace kolejnic, místy popraskané pražce, neúnosný žel. spodek bez podkladních vrstev (jíly)

Požadavky na nový stav

Návrh železničního svršku bude proveden v souladu s ustanovením Směrnice SZDC č. 30, Směrnice GŘ č. 28/2005 a přepisu SZDC S3 v platném znění a v souladu s pokynem NM č.j. 24689/14-O6 ze dne 4.6.2014, nové výhybky budou navrženy v souladu se Směrnicí SZDC č. 77.

Rychlostní profily budou navrženy dle Pokynu GŘ č. 16/2013.

Návrh nového tělesa, sanace železničního spodku v místech stávajícího vedení trati a odvodnění bude vycházet z výsledků podrobného geotechnického 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.

Součástí PD bude i technický návrh zrušení stávající tratě v úseku Chrudim zastávka – odbočná výhybka na letiště Pardubice a Chrudim město – km cca 12,2 trati Chrudim město – Heřmanův Městec (odstranění železničního svršku, případná rekultivace atd.).

4.8.2. Nástupiště

Popis stávajícího stavu

- Zastávka Chrudim zastávka – vnější nástupiště typu SUDOP délky 153 m (300 mm nad TK)
- Žst. Medlešice – úroňové sypané nástupiště délky 150 m a vnější nástupiště typu TISCHER délky 70 m
- Zastávka Staré Jesenčany – vnější nástupiště typu SUDOP délky 118 m (300 mm nad TK)
- Zastávka Pardubice závodistiště – vnější nástupiště typu TISCHER délky 134 m

4.8.3. Požadavky na nový stav

Budou navržena nová nástupiště na zastávkách Chrudim zastávka, Ostřešany, Nemošice, Pardubice-průmyslová zóna, Pardubice-Pardubičky a Pardubice centrum s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a bezbariérovým přístupem dle SP. Nástupiště v žst. Medlešice a na zastávkách Staré Jesenčany a Pardubice závodistiště budou snesena.

4.8.4. Železniční přejezdy

Popis stávajícího stavu :

km 81,604 (P5344)	místní komunikace (Chrudim, sil.I/37 – areál Transporta),	k.ú.Chrudim
	konstrukce: výdřeva z pražců (staveb. délka 7,40 m)	
	stav konstr.: opotřebovaná, drážebnost upevňovadel	
	stav komunik.: výtluky v živičné části a v místě napojení na sil.část	
km 82,998 (P5345)	úcelová komunikace (sil.I/37, pole – pole, sil. III/32236),	k.ú.Medlešice
	konstrukce: výdřeva z pražců (staveb. délka 5,40 m)	
	stav konstr.: opotřebované	
	stav komunik.: nezpev. komunikace, vyjeté koleje	
km 84,167	(P5346) silnice III/32235 (Medlešice – Dřenice, Markovice),	k.ú.Medlešice
	konstrukce: celopryž. konstrukce (staveb. délka 7,20 m)	
	stav konstr.: dobrý	
	stav komunik.: dobrý	
km 85,415	(P5347) silnice III/32232 (Dřenice – Blato),	k.ú.Blato
	konstrukce: celopryž. konstrukce (staveb. délka 7,20 m)	
	stav konstr.: dobrý	
	stav komunik.: dobrý	
km 85,803	(P5348) úcelová komunikace (Blato, pole – pole),	k.ú.Blato
	konstrukce: výdřeva z pražců (staveb. délka 4,80 m)	
	stav konstr.: vyhovující	
	stav komunik.: nezpevněná komunikace, vyjeté koleje	
km 86,745	(P5349) silnice III/32226 (Staré Jesenčany – Dražkovice),	k.ú.Staré Jesenčany
	konstrukce: živič. konstrukce s ochr. kolejnicí, (st.délka 9,00 m)	
	stav konstr.: opotřebovaná, výtluky, drážebnost upevňovadel	
	stav komunik.: výtluky v živičné části, pokles vozovky v prostoru přej.	
km 87,247	(P5350) míst.komunikace (cyklostez.) (Pardubice – St.Jesenčany)	k.ú.Staré Jesenčany
	konstrukce: výdřeva z pražců (staveb. délka 5,00 m)	
	stav konstr.: opotřebovaná, výtluky	
	stav komunik.: výtluky v živičné části, pokles vozovky v místě napojení konstr.	

Požadavky na nový stav

Nejsou zvláštní požadavky na stavební části přejezdů.

Přejezdy v rušeném úseku stávající tratě budou zrušeny.

4.8.5. Mosty, propustky, zdi

Popis stávajícího stavu :

Přehled a popis objektů je uveden v tabulce v kapitole 3.5.2 části A-1 Studie proveditelnosti.

Požadavky na nový stav :

U stávajících mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost a prokázána požadovaná přechodnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů. Na mostních objektech bude proveden stavebně technický průzkum nezbytný pro stanovení zatížitelnosti a pro předpokládaný stavební počín (rekonstrukce, sanace,...) a zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, obrys kolejového lože). Rozsah průzkumu musí být předem konzultován se SMT. Na základě výsledků stavebně technického průzkumu, statického posouzení a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu nebo o jeho rekonstrukci. U mostů, které budou sanovány, bude přednostně požadováno prostorové uspořádání dle ČSN 73 6201 včetně nutného obrysu kolejového lože. Rekonstruované mostní objekty musí splňovat ČSN EN 1991-2 na LM se součinitelem $\alpha = 1,21$. Při návrzích rekonstrukcí mostních objektů budou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

Návrh nových mostních objektů musí splnit požadavky na předepsanou přechodnost a prostorovou průchodnost. Nové mosty a propustky musí být navrženy dle ČSN EN 1991-2 na LM 71 se součinitelem $\alpha = 1,21$.

Mosty a propustky, které jsou (budou) součástí ÚSES, budou navrženy tak, aby nebyla omezena migrace volně žijících živočichů.

Mosty a propustky budou navrženy s ohledem na záplavové území.

4.8.6. Ostatní inženýrské objekty

4.8.7. Stávající inženýrské sítě budou prověřeny v rámci zpracování PD.

4.8.8. Nejsou zvláštní požadavky.

4.8.9. Potrubní vedení

4.8.10. Stávající potrubní vedení budou prověřena v rámci zpracování PD.

4.8.11. Nejsou zvláštní požadavky.

4.8.12. Pozemní komunikace

Popis stávajícího stavu:

Pozemní komunikace na přejezdech – viz čl. 4.8.4. Železniční přejezdy

Požadavky na nový stav:

Zhotovitel navrhne a projedná přístupové cesty k nástupištím železničních zastávek. Dále navrhne rekonstrukci komunikací v místech rušených železničních přejezdů.

4.8.13. Kabelovody, kolektory

4.8.14. Stávající kabelovody a kolektory budou prověřeny v rámci zpracování PD.

4.8.15. Nejsou zvláštní požadavky.

4.8.16. Protihlukové objekty

4.8.17. Protihluková opatření budou navržena na základě výsledků hlukové studie.

4.9. Pozemní stavební objekty

4.9.1. Popis stávajícího stavu:

Pardubice závoďiště v km 89,7 bývalý strážní domek (zařízení SZD) a km 90,35 – zděná čekárna;

Staré Jesenčany v km 86,8 – zděná čekárna a strážní domek č.p.34;

Medlešice – výpravní budova v majetku ČD RSM;

Chrudim zastávka v km 81,8 – čekárenský přístřešek;

Chrudim v km 81,4 - strážní domek č.p. 262 + stavědlový domek, prázdné, určené k demolici;

Chrudim v km 80,7 – strážní dvojdoměk č.p. 261.

4.9.2. Požadavky na nový stav:

Architektonické řešení celé stavby bude (po odsouhlasení příslušnými složkami objednatele) doloženo minimálně třemi vizualizacemi a projednáno se zástupci zainteresovaných obcí a měst.

Zhotovitel navrhne komplexní systém orientačního systému pro cestující, který bude obsahovat všechny nezbytné prvky.

Na nově vybudovaných nástupištích zastávek budou zřízeny přístřešky pro cestující tak, aby byla zajištěna ochrana cestujících před povětrnostními vlivy. Navržený rozsah zastřešení bude vycházet z frekvence cestujících a bude zohledňovat význam železniční zastávky.

Zhotovitel navrhne nezbytná oplocení těchto zařízení a ploch SZDC, která je nutná takto oddělit od nedrážních prostor s ohledem na bezpečnost cestujících a ochranu majetku SZDC.

4.10. Životní prostředí

Zhotovitel zakázky bude v průběhu zpracování PD přebírat aktuální informace ze souběžně zpracovávaného procesu EIA této stavby, kterou zadavatel nechává vyhotovit v jiné zakázce. Tyto informace a průběžné výsledky budou zpracovávány do PD. V odevzdané PD pro územní řízení budou zhotovitelem zpracovány všechny podmínky ze závěrů procesu vlivu stavby na životní prostředí.

Zpracované podklady z PD budou naopak průběžně předávány k dispozici zpracovateli procesu EIA. Obě tyto zakázky musí být vzájemně koordinovány pro vydání územního rozhodnutí.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1.1. Zhotovitel prověří možnost využití nepotřebných pozemků po zrušení trati v úseku Chrudim – odbočná výhybka na vlečku letiště (prodej, směna, atd.).

5.1.2. Ostřešanská spojka bude vyprojektována tak, aby nebyla znemožněna její případná budoucí elektrizace. S touto elektrizací je nutné počítat i v rámci stanovení nutných záborů pozemků pro projektovanou variantu 4n.

5.1.3. V rámci zpracování PD bude posouzena nutnost budování nástupiště na zastávce Chrudim zastávka u koleje ve směru na Heřmanův Městec podle SP vzhledem k tomu, že zde v současné době není objednávána pravidelná osobní doprava.

5.1.4. Součástí zpracování PD bude prověření možnosti etapizace stavby z důvodu urychlení výstavby zastávky Pardubice-průmyslová zóna (případně i nového napojení kontejnerového terminálu) včetně rámcového posouzení zvýšení investičních nákladů na přechodové stavy.

5.1.5. Vzhledem k situování nové dráhy do inundačního území bude stanovena hladina Q100 a navrženo odpovídající technické řešení příslušných stavebních objektů (úpravy zemního tělesa, rozsah mostních objektů atd.). Dále bude posouzen vliv nové dráhy na odtokové poměry.

5.1.6. Bude prověřena možnost náhrady stávajících železničních přejezdů mimoúrovňovými kříženími či souběžnými komunikacemi včetně rámcového posouzení zvýšení investičních nákladů.

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 interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění.**

6.1.2. Zadavatel umožňuje dodavateli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,
Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 241, 972 741 769, mobil: 725 039 782,

e-mail: typdok@tudc.cz, www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>.