SPRÁVA ŽELEZNIC

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

„Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)“

Datum vydání: 15. 03. 2021

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK **2**
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA **3**
1.1 Předmět zadání 3
1.2 Hlavní cíle stavby 3
1.3 Umístění stavby 4
1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení) 4
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ **4**
2.1 Závazné podklady pro zpracování 4
2.2 Ostatní podklady pro zpracování 4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY **4**
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ **5**
4.1 Všeobecně 5
4.2 Dopravní technologie 5
4.3 Organizace výstavby 5
4.4 Zabezpečovací zařízení 5
4.5 Sdělovací zařízení 7
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení 8
4.7 Ostatní technologická zařízení 10
4.8 Železniční svršek a spodek 10
4.9 Nástupiště 10
4.10 Železniční přejezdy 11
4.11 Mosty, propustky, zdi 13
4.12 Ostatní objekty 14
4.13 Pozemní stavební objekty 14
4.14 Geodetická dokumentace 15
4.15 Životní prostředí 15
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY **15**
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY **17**
7. PŘÍLOHY **17**

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.

ON	Osobní nádraží
PRRON	Plán rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZTS	Poplachový zabezpečovací a tísňový systém
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
EZS	Elektronický zabezpečovací systém
EMZ	Elektromagnetický zámek
VTO	Venkovní telefonní objekt
DK	Dopravní kancelář
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ETCS	European Train Control System (Evropský vlakový zabezpečovací systém)
MRS	Malá radiová síť
TRS	Traťový radiový systém
RZZ	Reléové zabezpečovací zařízení
ŽDC	Železniční dopravní cesta
KAC	Kontrolně analytické centrum řízení dopravy

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

1.1.1 Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu a Doprovodné dokumentace stavby „Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)". Optimalizace této železniční tratě je součástí širšího souboru staveb na rameni „Kolín – Všetaty - Děčín", pro který byla v prosinci 2020 na CK MD schválena aktualizace studie proveditelnosti (dále „ASP") ve variantě Z1.

1.1.2 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 investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu", v platném znění, včetně příloh (dále „Směrnice MD V-2/2012"). Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti. Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání Záměru projektu na Centrální komisi MD.

1.1.3 Zhotovitel provede členění ZP dle Směrnice MD V-2/2012, členění a rozsah Doprovodné dokumentace je uveden v kapitole 4.15.1. Specifické požadavky těchto ZTP. Označení dokumentace, případně struktura objektové skladby, včetně grafické úpravy Popisového pole bude relevantně provedeno dle příloh „Manuál struktury a popisu dokumentace" (viz Příloha 7.1.1 těchto ZTP) a „Vzory Popisového pole a Seznamu" (viz Příloha 7.1.2 těchto ZTP).

1.1.4 Rozsah této stavby je km cca 370,600 – cca 405,784.

1.1.5 Součástí plnění je i zpracování Doprovodné dokumentace. Požadavky na provedení a rozsah Doprovodné dokumentace jsou uvedeny v článku 5.1 Doprovodná dokumentace.

1.1.6 Předmětem zadání je rovněž zpracování podkladů pro žádost o udělení výjimky z „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU" (dále „Nařízení"), pro celý úsek optimalizace železniční tratě „Kolín – Všetaty – Děčín" podle požadavků uvedených v článku 5.2.

1.2 Hlavní cíle stavby

1.2.1 Hlavním cílem projektu je provedení optimalizace železniční tratě se zlepšením jejích kvalitativních parametrů, směřující k:

- zajištění bezpečného a spolehlivého provozu,
  - odstraněním technicky nevyhovujícího stavu a posílení kapacity ŽDC
  - zlepšením kvalitativních parametrů pro provoz nákladní a osobní dopravy
  - zajištění interoperability a bezpečného a spolehlivého provozu
  - snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů
  - zajištěním bezbariérového přístupu na všechna nástupiště
  - odstraněním úrovňových křížení
- zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí,
- pokles provozních nákladů, úspora energie a snížení objemu prostředků,
- splnění parametrů daných legislativou,
  - implementace systému ETCS L2 v celém úseku
  - přechod na napájecí soustavu 25 kV, 50 Hz AC
  - splnění podmínek TSI
  - parametrů dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 pro hlavní síť (Core Network) nákladní dopravy TEN-T.

1.3 Umístění stavby

1.3.1 Kraj: Středočeský, Ústecký

1.3.2 Katastrální území: Mělník, Vehlovice, Liběchov, Počeplice, Stračí, Štětí I, Hoštka, Mastířovice, Svařenice, Vrutice, Polepy, Encovany, Křešice u Litoměřic, Třeboutice, Litoměřice

1.3.3 Začátek a konec stavby: od cca 370,600 do cca km 405,784

Trať 072 začátek cca v km 370,600, trať 076 začátek cca v km 0,600

Polohu hranic stavby je nutno koordinovat s navazujícími stavbami Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo) a Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem-Střekov (mimo) s ohledem na navazující technologická zařízení.

1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F1
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	440 00
Číslo trati podle nákresného jízdního řádu	503, 537
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	072, 076
Číslo traťového a definičního úseku	100102, 101102, 1001B1, 1001BH, 100202, 100104, 1001C1, 100106, 1001D1, 1001DA, 1001DB, 100108, 1001E1, 100110, 1001F1, 100112
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	120km/hod
Trakční soustava	stejnosměrná trakční soustava 3kV
Počet traťových kolejí	2

Příslušný správce OŘ Ústí nad Labem a OŘ Praha.

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závazné podklady pro zpracování

2.1.1 Aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín", zpracovaná SUDOP PRAHA, a.s. ve variantě Z1.

2.1.2 Posuzovací protokol aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín" č. 68820/2020-SŽ-GŘ-06 ze dne 7. 10. 2020.

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

2.2.1 Rozpracovaná Dokumentace pro územní rozhodnutí, zpracovaná Společností PRODEX-VALBEK, rok 2018. Bude předáno vítěznému uchazeči po podpisu SoD.

2.2.2 Závěr zjišťovacího řízení, č.j. MZP/2019/530/1699 ze dne 4. 11. 2019.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.

3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:

- Studie záchytných parkovišť P+R Středočeského kraje, zadavatel IDSK.

- I/9, I/16 Mělník, Nádražní ulice, investor ŘSD.
- Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem-Střekov (mimo), investor SŽ.
- Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Mělník (mimo), investor Správa železnic, státní organizace (dále jen „SŽ").
- Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany, která byla schválená Centrální Komisí Ministerstva dopravy 22. 12. 2020.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

4.1.1 Pokud není v těchto ZTP definováno jinak, ZP bude respektovat podkladovou ASP variantu Z1.

4.1.2 Technické řešení nového stavu bude vycházet z Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE.

4.1.3 Navržené řešení bude v souladu s TSI pro jednotlivé subsystémy.

4.1.4 Řešení nového stavu u budov bude vycházet z Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, MD 2019 (dále jen „Koncepce"), viz https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/koncepce-pri-nakladani-s-nemovitostmi-osobnich-nadrazi.

4.2 Dopravní technologie

4.2.1 Provozní a dopravní technologie pro ZP bude zpracována dle Směrnice GŘ č. 11/2006, podle Přílohy 1.

4.2.2 Bude aktualizován výhledový rozsah dopravy dle aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín" ve variantě Z1 a tento bude odsouhlasen na O6.

4.3 Organizace výstavby

4.3.1 Bude zpracován rámcový návrh postupu výstavby včetně rozsahu NAD za účelem upřesnění investičních nákladů.

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

4.4.1.1 Trať je provozována podle předpisu SŽDC D1.

4.4.1.2 Technický stav stávajícího zabezpečovacího zařízení převážně překračuje horizont své životnosti. V úseku proběhly ojedinělé modernizace staničního zabezpečovacího zařízení, přesto však stáří některých zařízení je více jak 30 let. V blízkých letech u velké části zařízení končí svoji platnost průkazu určeného technického zařízení (UTZ).

4.4.1.3 Mezistaniční úsek Všetaty - Mělník je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu automatický blok SSSR. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1960.

4.4.1.4 ŽST Mělník je vybavena zabezpečovacím zařízením 2. kategorie - elektromechanické, se dvěma závislými stavědly.

4.4.1.5 ŽST Liběchov je vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením, které dle TNŽ 3426 20 řadí do 2. kategorie, typu 5007 se dvěma závislými stavědly. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1955 a prošlo v roce 2000 generální opravou.

4.4.1.6 Mezistaniční úsek Mělník - Liběchov je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu poloautomatický blok POAB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1985.

4.4.1.7 Mezistaniční úsek Liběchov - Štětí je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu poloautomatický blok POAB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1980.

4.4.1.8 ŽST Štětí je vybavena systémem RZZ z výzisku (provizorní stav).

4.4.1.9 Mezistaniční úsek Štětí - Hoštka je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu poloautomatický blok POAB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1981.

4.4.1.10 ŽST Hoštka je vybavena systémem RZZ z výzisku (provizorní stav).

4.4.1.11 Mezistaniční úsek Hoštka - Polepy je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu poloautomatický blok POAB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1979.

4.4.1.12 ŽST Polepy je vybavena systémem RZZ z výzisku (provizorní stav).

4.4.1.13 Mezistaniční úsek Polepy - Litoměřice dolní nádraží je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu poloautomatický blok POAB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1983.

4.4.1.14 ŽST Litoměřice dolní nádraží je vybavena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. Kategorie, typu SSSR. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1960.

4.4.2 Požadavky na nový stav

4.4.2.1 V traťovém úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo) bude navrženo řešení kompletního příslušného zabezpečovacího zařízení včetně ETCS L2, které zahrne zabezpečení dotčené ŽST, traťového úseku a přejezdů ve smyslu návrhu a souvisejících doporučení materiálu „Tvorba metodického pokynu pro projektování systému ERTMS/ETCS".

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

4.4.2.3 V CDP Praha bude zřízeno nebo upraveno RBC pro celý řešený úsek. Mezi nově navrhovanými i stávajícími RBC bude zřízen handover. Součástí stavby budou automatické vstupy do oblasti ETCS z jednotlivých přípojných tratí.

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

4.4.2.5 Budou navržena nezbytná opatření ve vazbě na nová (provizorní) styková místa trakčních proudových soustav 3kV / 25kV v úseku Polepy - Litoměřice d. n.

4.4.2.6 Nově navrhovaná zabezpečovací zařízení budou navržena pro dálkové ovládání z CDP Praha z dispečerského sálu řízené oblasti Kolín – Lysá nad Labem – Děčín včetně nezbytných úprav a doplnění pracoviště dispečera železniční dopravní cesty.

4.4.2.7 Součástí dokumentace bude popis a návrh úprav systémů DOZ a ETCS, včetně všech souvisejících dopadů (úpravy SZZ, CDP Praha, atd.)

4.4.2.8 Zároveň nutno uvažovat se SW upgrade cvičného sálu CDP.

4.4.2.9 Součástí bude řešení problematiky napájení nových zabezpečovacích zařízení.

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

4.4.2.11 Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů i napojení na stávající/nové úseky bude nutné vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné a dočasné stavy zabezpečovacích zařízení.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

4.5.1.1 Na řešené trati je v provozu telekomunikační systém GSM-R.

4.5.1.2 Sdělovacími zařízeními a technologickými systémy v současné době umožňují pouze místní řízení a dohled železniční trati, tj. všechny dopravny jsou obsazeny dopravním zaměstnancem. Propojení jednotlivých železničních stanic je řešeno optickým kabelem DOK, resp. ZOK v majetku ČD-Telematiky a.s. nebo SŽ a traťovými kabely TKK.

4.5.1.3 V úseku Mělník - Litoměřice dolní nádraží je položen stávající metalický dálkový kabel DK 1 a traťový kabel TKK 8 z roku 1975.

4.5.2 Požadavky na nový stav

4.5.2.1 Bude navržena místní optická a metalická kabelizace k jednotlivým prvkům umístěným v kolejišti, rozvaděčům EOV a osvětlení, traťový kabel 15XN0,8 a dvě HDPE trubky pro zafouknutí dálkového optického kabelu (DOK). Metalické kabely budou navrženy v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. traťový kabel a místní kabely musí být navrženy s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE. Bude navržena ochrana a případně přeložka stávajících inženýrských sítí.

4.5.2.2 Vyvedení stávajícího dálkového optického kabelu bude upraveno v souladu s požadavky SŽ „Základní technické specifikace dálkových optických kabelů (DOK) a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC" č.j. 27150/2017-SŽDC-O14 ze dne 27.6.2017 viz příloha7.1.5 těchto ZTP.

4.5.2.3 Technologické prostory budou chráněny poplachových zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS) s čtečkou karet služebních průkazů, ochrana technologických prostor proti požáru bude zajištěna ASHS, EPS popř. opticko-kouřovými detektory zapojenými do PZTS v závislosti na zpracovaném PBŘ. Navržený systém PZTS musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle technické specifikace TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. Třetí vydání".

4.5.2.4 Bude navržena ochrana a případně přeložka stávajících inženýrských sítí.

4.5.2.5 Navržen bude systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS) v souladu s TS 2/2008-ZSE v platném znění a přenosový systém IP/MPLS.

4.5.2.6 Nahrávání hlasové komunikace a kamerového systému bude začleněno do Kontrolně analytického centra řízení dopravy (KAC) a zároveň musí umožnit začlenění do připravovaného „Jednotného záznamového prostředí (JZP) ŽDC".

4.5.2.7 Bude navržena rekonstrukce vizuálního informačního systému v souladu se Směrnicí č.118. Tabule informačního systému budou navrženy v provedení LED grafických displejů (plně barevné LED segmenty) s roztečí bodů 2,9 mm.

4.5.2.8 Pro sledování hran nástupiště, podchodu a příp. výtahů bude navržen kamerový systém v souladu s požadavky O14 č.j. 18453/2018—SŽDC-O14

(viz příloha 7.1.4 těchto ZTP) s kompresním algoritmem H.265 a se začleněním do Kontrolně analytického centra řízení dopravy (KAC). Navržený kamerový systém musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky technologických systémů dle TS 2/2008-ZSE.

4.5.2.9 V případě, že budou navrženy výtahy, musí být jejich řídicí část připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 – ZSE a jejich komunikační část připojena do železniční služební telefonní sítě.

4.5.2.10 Bude navržen systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS) dle TS 2/2008-ZSE znění včetně přenosového zařízení IP/MPLS. Diagnostické informace všech sdělovací zařízení a ostatních technologií (např. EOV, osvětlení a další) budou zapojeny do DDTS.

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

4.5.2.12 Veškerá nově navrhovaná sdělovací zařízení budou navržena pro dálkové ovládání z CDP Praha z dispečerského sálu řízené oblasti Kolín – Lysá nad Labem – Děčín.

4.5.2.13 Bude posouzeno případné doplnění BTS pro rádiové pokrytí signálem GSM-R nezbytné části tratí, u nichž bude zajištěno vydávání oprávnění k jízdě systémem ETCS do oblasti ETCS L2 ještě před vstupní hranicí oblasti ETCS L2 případné úpravy sítě GSM-R, pokud by z provedených ERTMS/GSM-R QoS testů vyplynulo, že síť GSM-R je třeba upravit.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

4.6.1.1 Elektrické silnoproudé rozvody a elektrozařízení vykazují velice různorodý stupeň opotřebení a technický stav trakčního napájecího zařízení je v současné době již nevyhovující. Ohřev výhybek elektrický ani plynový není instalován. V předmětném traťovém úseku se nacházejí trakční měnírny TM Mělník, TM Hoštka.

4.6.1.2 V současnosti probíhá oprava trakčního vedení v úseku Polepy – Hoštka, vedení bude připraveno na 25kV, konec realizace 04/2021. Dále se opravuje SSZT Hoštka – částečně trakční vedení (Polepské zhlaví – výměna trakčních podpěr a oprava elektrického dělení, rozvaděčů zpětných kabelů TNS Hoštka)- konec v roce 2021. Silnoproudá technologie je kompletně nová + 6kV s přípravou na 22kV (kabel, rozvaděče).

4.6.1.3 V roce 2021 proběhne oprava staničního zab. zař. (náhrada za provizorní reléové zař. s elektronickými prvky) a obnova TV v žst. Liběchov a části úseku Liběchov – Štětí.

4.6.2 Požadavky na nový stav

Trakční a energetická zařízení

4.6.2.1 Trakční vedení a ukolejnění

(a) Návrh nového trakčního vedení bude v celém úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (včetně) navrženo již s ohledem na trakční soustavu 25 kV, AC. Zároveň dojde ke zprovoznění střídavé trakční soustavy 25 kV v celém úseku Děčín – Mělník.

(b) V závislosti na provedených stavebních úpravách kolejí a vodivých konstrukcí budou navrženy příslušné úpravy stávajícího ukolejnění (demontáže, montáže a provizorní úpravy).

(c) V úseku Mělník - Všetaty dojde ke zřízení nového (provizorního - dočasného) stykového místa trakčních proudových soustav 3kV,DC/ 25kV,AC.

4.6.2.2 Dálkové ovládání odpojovačů

Dle rozsahu návrhu úprav trakčního vedení bude navržena úprava a doplnění DOÚO včetně jeho začlenění do systému DŘT.

4.6.2.3 Elektrický ohřev výhybek

Dopravní technologií stanovené výhybky v jednotlivých dopravnách se vybaví elektrickým ohřevem výhybek s napájením z nových drážních trafostanic 22/0,4 kV, přes jednotlivé rozvaděče, resp. skupiny rozvaděčů REOV, umístěných v kolejišti. Rozvaděče REOV budou vybaveny řídícími jednotkami. Systém EOV bude zapojen do systému dálkového ovládání a diagnostiky dle TS 2/2008-ZSE.

4.6.2.4 Rozvody vn, nn, osvětlení

(a) V celém úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo) bude v jednotlivých železničních stanicích, dopravnách a zastávkách proveden návrh nového venkovního osvětlení nástupišť a přístupových komunikací pro cestující a osvětlení kolejiště dle ČSN EN 12 464-2 a předpisu SŽ E11 na základě zpracování Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽ E11. Ovládání osvětlení bude navrženo se zapojením do systému dálkového dohledu a diagnostiky dle TS 2/2008-ZSE.

(b) V celém úseku Mělník (včetně) - Litoměřice d.n. (mimo) stávající kabelový rozvod 6 kV, 50 Hz bude nahrazen novým magistrálním rozvodem vn 22 kV, který bude navazovat na navazující stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem-Střekov (mimo)" a "Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo)" – Mělník (mimo).

(c) Pro stanovení dimenzování a napájení magistrálního rozvodu vn 22 kV LDSž v rámci této dokumentace budou sledovány výsledky a doporučení energetických výpočtů, které budou zpracovány v rámci předchozí stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem-Střekov (mimo)" a energetických výpočtů, zpracovaných v rámci navazující stavby „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Mělník (mimo)".

4.6.2.5 Vnější uzemnění

Bude proveden návrh vnějšího uzemnění, traťových trafostanic (TTS) 22 kV v úseku Litoměřice (mimo) - Polepy, Polepy - Štětí, Štětí - Mělník (včetně), staniční trafostanice (STS) v ŽST Polepy, Štětí a Mělník a napájecích trafostanic 22Kv (NTS) v areálu stávající TM Mělník v nové TNS Liběchov.

4.6.2.6 Ve vnitřních prostorách budov s umístěním nových technologických zařízení bude navržena nová elektroinstalace včetně návrhu ochrany proti účinkům blesku.

Silnoproudé technologie včetně DŘT

4.6.2.7 Dispečerská řídící technika (DŘT)

Pro řízení a snímání stavu nových technologických zařízení a PETZ v celém úseku Mělník (včetně) - Litoměřice d.n. (mimo) z pracoviště ED Ústí nad Labem 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 Ústí nad Labem.

4.6.2.8 Technologie rozvoden vvn/vn

(a) V rámci návrhu nové trakční napájecí stanice TNS (TT) Liběchov bude navržena nová rozvodna 110 kV s připojením k DS VVN ze dvou

samostatných přípojek 110 kV z distribuční sítě ČEZ Distribuce a.s., podle technických podmínek připojení stanovených tímto distributorem.

(b) Uspořádání rozvodny 110 kV a příslušného technologického zařízení včetně stanovišť a technologie trakčních transformátorů 110/27 kV bude současně navrženo tak, aby bylo možné z rozvodny 110 kV (transformací 110/23 kV) současně napájet magistrální rozvod VN 22 kV, AC LDSž.

4.6.2.9 Technologie trakčních napájecích stanic

(a) Bude navržena technologicky a stavebně nová trakční napájecí stanice TNS (TT) Liběchov pro napájení trakčního vedení střídavé trakční soustavy 25kV, AC, 50Hz, včetně nové napájecí transformační stanice NTS pro napájení magistrálního rozvodu VN 22 kV LDSž.

(b) TNS Liběchov bude dimenzována na základě energetických výpočtů, které budou vycházet ze závěrů a doporučení energetických výpočtů „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín", zpracované v 06/2020 SUDOP PRAHA, a.s.

(c) TNS Liběchov bude uzavřená elektrická stanice, která bude oplocená a nebude veřejně přístupná osobám bez elektrotechnické kvalifikace.

(d) TNS (TM) Hoštka bude v celém rozsahu zrušena.

(e) V areálu TNS (TM) Mělník bude navržena stavební a technologická část nového objektu napájecí stanice 22 kV (NTS) pro napájení magistrálního rozvodu LDSž, napojená ze stávající rozvodny 22 kV TM Mělník.

(f) Technologické části trakční měnírny, dosud napájející kabelový rozvod 6 kV, 50 Hz a trakční vedení 3 kV, DC budou zrušeny.

4.6.2.10 Technologie transformačních stanic vn/nn

Pro zajištění napájení netrakčních odběrů z nově navrhovaného magistrálního rozvodu 22kV (náhrada za stávající rozvod 6 kV, 50Hz) bude proveden návrh silnoproudé technologie elektrických stanic 22kV, 50 Hz, tj. nových staničních (STS) a traťových transformoven (TTS) 22/0,4kV.

4.7 Ostatní technologická zařízení

4.7.1 Požadavky na nový stav

4.7.1.1 Zpracování ostatních technologických zařízení bude vycházet z podkladové ASP ve variantě Z1.

4.8 Železniční svršek a spodek

4.8.1 Popis stávajícího stavu

4.8.1.1 Železniční svršek je převážně z let 1975 – 1985, betonové pražce SB 6, SB 8, kolejnice R65 (65 kg/m), stabilita a udržitelnost GPK povětšinou nevyhovující. Deklarovaná třída zatížení D4.

4.8.2 Požadavky na nový stav

4.8.2.1 Navržený rozsah železničního svršku a spodku bude vycházet ze schválené varianty aktualizace ASP Kolín-Všetaty-Děčín ve variantě Z1 s upřesněním dle těchto ZTP.

4.9 Nástupiště

4.9.1 Popis stávajícího stavu

4.9.1.1 Nástupiště v ŽST. Mělník, Liběchov, Štětí, Hoštka a Polepy mají nedostatečnou výšku nástupištní hrany s přechody v úrovni koleje, ale především jsou přístupné pouze přes hlavní provozované koleje.

4.9.1.2 Nástupiště v zastávkách Mělník – Mlazice a Křešice u Litoměřic mají nedostatečnou výšku nástupištní hrany s nedostatečným zajištěním informovanosti a bezpečnosti cestující veřejnosti.

4.9.1.1 Počet nástupišť: ŽST. Mělník: 4 (1 – 4. SK)

ŽST. Liběchov: 3 (1, 2, 4 SK)

ŽST. Štětí: 4 (1, 2, 3, 5. SK)

ŽST. Hoštka:4 (1 – 4. SK)

ŽST. Polepy: 4 (1 – 4. SK)

Zastávka Mělník – Mlazice: 2 (1. + 2. TK)

Zastávka Křešice u Litoměřic: 2 (1. + 2. TK)

4.9.2 Požadavky na nový stav

4.9.2.1 Návrh bude vycházet z ASP Kolín-Všetaty-Děčín. V ŽST Mělník budou prodloužena nástupiště u kolejí 3, 1 a 2 na 220 m, u koleje č. 6+6a na 300 m. Nové nástupiště u 4. koleje o délce 220 m bude navrženo v ŽST Štětí pro soupravy Os/Sp od Prahy.

4.10 Železniční přejezdy

4.10.1 Popis stávajícího stavu

4.10.1.1 V úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo) je 27 železničních přejezdů:

1. P2934 km na místní komunikaci - 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3ZNI

2. P2935 km 371,102 na silnici III/2731 – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce Intermont, vně AB, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3ZNI

3. P2936 km 371,428 na silnici II/273 – 1., 2. a 4. staniční kolej tvoří vnitřní + vnější celopryžové panely konstrukce Holdfast, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3ZNI

4. P2937 km 372,410 na místní komunikaci – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní + vnější betonové panely včetně závěrných zídek konstrukce UNIS, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, 3. traťovou kolej tvoří vnitřní + vnější betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3ZNI

5. P2938 km 373,640 na místní komunikaci – 1. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, 2. traťovou kolej tvoří vnitřní + vnější panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3ZBI

6. P2939 km 374,003 na místní komunikaci – 1. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, 2. traťovou kolej tvoří vnitřní + vnější panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3SBI

7. P2940 km 374,384 na místní komunikaci – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní + vnější betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3ZBI

8. P2941 km 374,807 na místní komunikaci – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní + vnější betonové panely včetně závěrných zídek konstrukce UNIS, kolejnice 60E2, na ŽB pražcích B91, PZS 3ZBI

9. P2942 km 375,365 na místní komunikaci – 1. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, 2. traťovou kolej tvoří vnitřní + vnější panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3SBI

10. P2943 km 375,882 na účelové komunikaci – 1. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce Intermont, vnější panely včetně závěrných zídek konstrukce BRENS, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, 2. traťovou kolej tvoří vnitřní Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3SBI

11. P2944 km 376,176 na místní komunikaci – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní + vnější celopryžové panely včetně závěrných zídek konstrukce Strail, kolejnice 60E2, na ŽB pražcích B91, PZS 3ZBI

12. P2945 km 376,633 na místní komunikaci – 1. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce Intermont, vnější panely včetně závěrných zídek konstrukce BRENS, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, 2. traťovou kolej tvoří vnitřní Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3SBI

13. P2946 km 382,989 na účelové komunikaci - 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3SB

14. P2947 km 384,937 na silnici III/26121 – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní + vnější betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3ZNI

15. P2948 km 386,042 na silnici III/26120 – 1. a 2. staniční kolej tvoří vnitřní + vnější celopryžové panely včetně závěrných zídek konstrukce Strail, kolejnice 60E2, na ŽB pražcích B91, PZS 3ZNI

16. P2949 km 391,291 na místní komunikaci – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní + vnější betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3SNI

17. P2950 km 391,555 na silnici III/26117 – 1. traťovou kolej tvoří vnitřní + vnější betonové panely včetně závěrných zídek konstrukce UNIS, kolejnice 60E2, na ŽB pražcích B91, 2. traťovou kolej tvoří vnitřní + vnější betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3ZNI

18. P2951 km 394,477 na účelové komunikaci – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní panely konstrukce Intermont, kolejnice 60E2, na ŽB pražcích SB8, PZS 3SB

19. P2952 km 395,768 na účelové komunikaci – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3SB

20. P2953 km 396,475 na účelové komunikaci – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3SNI

21. P2954 km 397,683 na silnici II/240 – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na dřevěných pražcích, PZS 3ZNI

22. P2956 km 399,934 na účelové komunikaci – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na ŽB pražcích SB6, PZS 3SB

23. P2957 km 400,857 na silnici III/24063 – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce UNIS, kolejnice 60E2, na ŽB pražcích B91, PZS 3ZBI

24. P2958 km 402,047 na silnici III/26111 – 1. a 2. staniční kolej tvoří vnitřní + vnější celopryžové panely včetně závěrných zídek konstrukce Strail, kolejnice 60E2, na ŽB pražcích B91, PZS 3ZBI

25. P2959 km 402,953 na silnici II/261 – 1. a 2. staniční kolej tvoří vnitřní + vnější celopryžové panely včetně závěrných zídek konstrukce Strail, kolejnice 60E2, na ŽB pražcích B91, PZS 3ZBI

26. P2960 km 404,043 na účelové komunikaci – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce UNIS, kolejnice 60E2, na ŽB pražcích B91, 3SBI

27. P2961 km 405,385 na účelové komunikaci – 1. a 2. traťovou kolej tvoří vnitřní betonové panely konstrukce Intermont, kolejnice R65, na ŽB pražcích SB6, PZS 3SNI

4.10.2 Požadavky na nový stav

4.10.2.1 Pro všechny přejezdy bude prověřena možnost jejich zrušení a náhrady souběžnou komunikací k jinému přejezdu, popř. cestním/silničním nadjezdem nebo podjezdem. Navržené řešení bude zpracováno v rozsahu stanoveném směrnicí SŽDC SM86 „Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad", čl. 12. Budou doloženy časy uzavření přejezdů.

4.10.2.2 Na základě posouzení navýšení nákladů a dopadů do EH, technického a územního posouzení následně objednatel rozhodne, které náhrady přejezdů budou dále řešeny ve fázi DUR. Ponechané přejezdy budou rekonstruovány tak, aby vyhověly ČSN 73 6380 v platném znění.

4.11 Mosty, propustky, zdi

4.11.1 Popis stávajícího stavu

4.11.1.1 V předmětném úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo) se nachází celkem 16 mostů a 68 propustků, 6 objektů opěrných zdí a 7 objektů zárubních zdí. Stavební stav objektů odpovídá jejich stáří a provoznímu zatížení

4.11.2 Požadavky na nový stav

4.11.2.1 Bude provedena aktualizace koncepce řešení všech mostních objektů a zdí z Dokumentace pro územní rozhodnutí, řešení bude vycházet z aktualizace Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín

4.11.2.2 Nové mostní objekty a konstrukce musí splňovat ČSN EN 1991-2 pro LM 71 se součinitelem a= 1,21 a SW/2 pro 1. třídu trati dle změny ČSN EN 1991-2/Z4.

4.11.2.3 U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů" (čj. S30135/2015–O13) a prokázána přechodnost traťové třídy D2/160 a D4/120. U stávajících objektů lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A". U všech mostních objektů bude zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počinu na mostním objektu.

4.11.2.4 Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

4.11.2.5 U mostů, které budou sanovány, je přednostně požadováno prostorové uspořádání dle ČSN 73 6201 včetně nutného obrysu kolejového lože.

4.11.2.6 Nové podchody jsou preferovány monolitické, s minimem dilatačních spár, s rovným dnem, budované pod mostním provizóriem. Odvodnění bude dle možností navrženo gravitační.

4.11.2.7 Pro ZP budou mostní objekty a zdi zpracovány formou tabulky (příloha 7.1.3 těchto ZTP)

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.

4.13 Pozemní stavební objekty

4.13.1 Popis stávajícího stavu

4.13.1.1 V ŽST Mělník, Liběchov, Štětí, Hoštka a Polepy se nachází výpravní budovy, na zastávkách jsou přístřešky různého stavu a provedení.

VB Štětí – v letech 2018-2019 byla proveden oprava střechy, výplní a fasády, jsou připravovány stavební úpravy v rozsahu 1.NP (2021)

VB Hoštka – v roce 2020 byly provedeny stavební úpravy v rámci opravy zab. zař. (DK+zázemí), v roce 2021 se připravuje oprava střechy, fasády, výplní a VPP

VB Liběchov – v roce 2021 příprava akce opravy zab. zař. v roce 2021 (DK + zázemí)

4.13.2 Požadavky na nový stav

4.13.2.1 Přístřešky a zastřešení nástupišť budou navrženy tak, aby byla zajištěna ochrana cestující před nepříznivými vlivy počasí a bezpečnost cestujících (upozorňujeme na nově platné předpisy Ž13 a Pokyn SŽDC PO-23/2019-GŘ „Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky").

4.13.2.2 Všechny výpravní budovy a budovy zastávek v řešeném traťovém úseku budou v ZP posouzeny ve spolupráci s OŘ dle „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží" (dále jen Koncepce). V ZP bude dostatečně zdůvodněna a obhájena potřebnost stavebního zásahu a jeho rozsah. Demolice budou předmětem této stavby pouze v případě, že dojde ke kolizi s navrhovaným řešením. Tyto uvažované demolice je nutné v rámci přípravy projednat s městem (bude doloženo v dokladové části ZP). V opačném případě nemůže být demolice součástí investice (nejedná se o investiční, ale provozní prostředky) a s objektem pak bude naloženo podle „Koncepce" (bod 4.14).

4.13.2.3 Zpracování následujícího minima se týká obecně všech budov osobních nádraží (ON), které jsou v příslušném úseku traťového anebo staničního obvodu infrastrukturního projektu:

- Název a číslo dle SR 70, kategorie a absolutní pořadí budovy dle Směrnice SŽ SM 122 „Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 ve znění změny č. 1 až 2";
- zhodnocení vazeb na ostatní dopravní infrastrukturu a jejich stavu (VHD; IAD: P+R, K+R; cyklodoprava: B+R) vč. doložení jednání se zástupci samospráv o záměrech v oblasti dopravní infrastruktury v souvislosti s osobním nádražím;
- zhodnocení aktuálního stavebně-technického stavu (protokoly o pravidelných prohlídkách);
- schéma funkčního využití budovy (pro aktuální stav);
- popis stávající technologie v budově a prověření možnosti umístění nové technologie do budovy ON.

4.13.2.4 Výsledkem vyhodnocení bude rozhodnutí o potřebě a rozsahu stavebního zásahu do budovy a navazující dopravní infrastruktury. Rozsah stavebního zásahu bude odpovídat principům kapitoly „Stavební připravenosti nemovitostí" v materiálu „Koncepce" a bude popsán rozsah zahrnutý do připravované stavby a rozsah určený jako podklad pro budoucí nakládání s ON.

4.13.2.5 VB Mělník – bude navržena rekonstrukce budovy včetně úprav střešního a obvodového pláště (fasáda a výplně) a úpravy vnitřních i veřejně přístupných prostor. Bude zpracováno více variantních řešení. V ŽST Mělník bude navržena nová technologická budova.

4.13.2.6 VB Liběchov, VB Polepy a čekárna Mělník-Mlazice – v rámci ZP bude prověřena zbytnost budov a po dohodě s objednatelem navržen další postup. V zastávce Liběchov budou navrženy nové přístřešky pro cestující, které budou pro lepší dostupnost umístěny blíže k obci.

4.13.2.7 Stávající VB Štětí a VB Hoštka nejsou součástí této stavby.

4.13.2.8 Součástí stavby bude též mobiliář, úpravy oplocení a orientační systém. Orientační systém bude ve všech železničních stanicích a zastávkách navržen v souladu s požadavky směrnice č. 118 - Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách.

4.13.2.9 Zhotovitel provede z pohledu objektové bezpečnosti zajištění instalace prvků fyzické ochrany (mechanické zábranné prostředky, poplachový zabezpečovací a tísňový systém, elektronické systémy kontroly vstupu, dohledový videosystém, nouzové zvukové systémy a hlasové výstražné zařízení) v souladu s požadavky pro bezpečnostní kategorii objektu a bezpečnostních zón uvnitř výpravní budovy.

4.13.2.10 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.

4.13.2.11 ZP musí respektovat stávající pronajaté reklamní plochy v budovách ON.

4.14 Geodetická dokumentace

4.14.1 Pro záměr projektu budou dodány dostupné geodetické a mapové podklady do hranice dráhy.

4.15 Životní prostředí

4.15.1 Pro stavbu byl Ministerstvem životního prostředí v rámci procesu EIA vydán Závěr zjišťovacího řízení č. j.: MZP/2019/530/1699 ze dne 4. 11. 2019, který požaduje posouzení stavby podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, z důvodu možného významného vlivu na životní prostředí. MŽP požaduje zpracování dokumentace EIA s důrazem na prověření protihlukových opatření a biologického posouzení dotčeného území.

4.15.2 Z uvedeného důvodu bude kapitola 8) Záměru projektu z hlediska životního prostředí reagovat na aktualizované technické řešení ze schválené ASP ve variantě Z1 a to především na změny hlukového zatížení včetně odborného odhadu rozsahu protihlukových opatření.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1 Doprovodná dokumentace

5.1.1 Doprovodná dokumentace bude obsahovat:

5.1.2 Obecné dokumenty a výkresy:

- technická zpráva
- dopravní technologie v rozsahu přílohy č. 1 směrnice GŘ č. 11/2006
- celková situace M 1:10 000 s vyznačením přejezdů, mostů, propustků a zdí
- situace stavby M 1:1 000 v prostoru železničních stanic.

5.1.3 Návrhy náhrad všech 27 přejezdů mezi Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo) souběžnou komunikací k jinému přejezdu nebo silničním nadjezdem či podjezdem a jejich územní a technické prověření včetně projednání s dotčenými orgány státní správy. Navržená řešení budou zpracována v rozsahu stanoveném směrnicí SŽDC SM86, čl. 12. Na základě předběžných vyjádření dotčených orgánů státní správy Zadavatel potvrdí, které náhrady se stanou součástí ZP a které ne. Podrobné požadavky jsou uvedené v odst. 4.10 a 5.1.4.

5.1.4 Pro návrhy náhrad se bude předpokládat vypracování dvou variant pro každý přejezd. Tato část doprovodné dokumentace bude minimálně zpracována v rozsahu:

- 3D zákresy do fotografií s návrhy mimoúrovňových křížení (nadjezd/podjezd) pro potřeby projednávání s dotčenými orgány státní správy - předpoklad 10 kusů z celkového počtu 27 posuzovaných přejezdů;
- posouzení náhrad přejezdů v rozsahu podle SM 86, čl.12.

5.2 Podklady žádosti o udělení výjimky z „Nařízení“,

5.2.1 Předmětem je zpracování podkladů pro žádost o udělení výjimky z Nařízení, a to z důvodu nedodržení parametru minimální rychlosti 100 km/h podle ustanovení čl. 39 odst. 3 v dílčích úsecích trati Kolín – Všetaty - Děčín podle řešení schválené aktualizace Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín (dále jen ASP) ve variantě Z1 (jedná se přednostně o úseky v prostoru ŽST Všetaty, Hoštka – Polepy, u ŽST Žalhostice, Libochovany – Ústí nad Labem-Střekov/západ).

5.2.2 Odůvodnění žádosti bude strukturováno do těchto kapitol

a) předmět žádosti;

b) stručný popis varianty Z1, definování jednotlivých úseků s traťovou rychlostí nižší než 100 km/h (v rychlostním profilu s nedostatkem převýšení do 130 mm);

c) popis očekávaného rozvoje okolní železniční sítě v úsecích, kde může být řešení varianty Z1 zastoupeno v paralelních záměrech v minimálních parametrech daných Nařízením (např. v úseku Ústí nad Labem-Střekov/západ – Děčín-Prostřední Žleb v rámci RS4 novostavbou Ústí nad Labem západ – Heidenau plně využitelnou rovněž pro nákladní dopravu) nebo doplněno (např. Litoměřice dolní nádraží/Polepy – Ústí nad Labem západ, částečně pro nákladní dopravu);

d) návrh řešení v úsecích výhledově nenahrazovaných v rámci sítě TEN-T novou infrastrukturou (lze převzít např. z varianty R1 ASP) – stručný popis řešení (rychlostní profil, výškové řešení atd.);

e) na témže úseku (ve variantě Z1 a přeložek) budou porovnány:

   (i) investiční náklady;

   (ii) jízdní doby;

   (iii) územní průchodnost řešení (včetně životního prostředí) s možným odkazem např. na omezení daná urbanizací, ochranou území (CHKO apod.);

f) bude ohodnocen vliv změny řešení na úrovni nákladů (především investičních nákladů) a přínosů (zkrácení jízdních dob – resp. citlivost/necitlivost změny vůči přepravnímu výkonu dle druhů vlaků, provozní náklady vlaků atd.) na ekonomické hodnocení varianty Z1 z ASP, čili v úhrnu nákladů/přínosů z řešení všech dílčích úseků trati Kolín – Všetaty – Děčín;

g) odůvodnění žádosti o výjimku pro jednotlivé úseky a ostatní závěry.

5.2.2.1 Grafická část bude obsahovat:

h) přehlednou situaci pro celou trať Kolín – Všetaty – Děčín. Ze situace bude zřejmý rozsah úseků, na kterých není dodržena rychlost 100 km/h;

i) situace jednotlivých úseků M 1:1 000 (včetně výškového řešení) varianty Z1 v úsecích, kde není dosaženo traťové rychlosti 100 km/h a porovnávaných přeložek v témže úseku.

5.2.3 Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při dopracování této žádosti a projednání případných připomínek MD, případně dalších hodnotitelů zainteresovaných do posuzování předmětného podkladu a následné žádosti o výjimku.

5.3 Zhotovitel zpracuje projekt doplňujícího předběžného geotechnického průzkumu

5.3.1 Projekt doplňujícího předběžného geotechnického průzkumu pro navazující stupeň dokumentace bude zpracován na základě geotechnického průzkumu, provedeného v roce 2017 v DUR, budou zde zapracovány oblasti, vyplývající ze schválených nových náhrad přejezdů. Tento projekt umožní Objednateli zhotovit doplňující předběžný geotechnický průzkum před nebo během dalšího stupně projektové dokumentace.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

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

6.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým dokumentům a vnitřním předpisům na svých webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy" (https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitrni-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy)

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 telematiky a diagnostiky
Oddělení dokumentace a distribuce tiskových materiálů
Jeremenkova 103/23
779 00 Olomouc

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

kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782
Ceníky: https://typdok.tudc.cz/

7. PŘÍLOHY

7.1.1 Manuál struktury a popisu dokumentace

7.1.2 Vzory Popisového pole a Seznamu

7.1.3 Tabulka mostních objektů a zdí

7.1.4 Kamerové systémy, č.j. 18453/2018—SŽDC-O14

7.1.5 Základní technické specifikace dálkových optických kabelů (DOK) a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC" č.j. 27150/2017-SŽDC-O14 ze dne 27.6.2017

7.1.6 Posuzovací protokol ASP Kolín-Všetaty-Děčín

7.1.7 Závěr zjišťovacího řízení

7.1.8 Studie proveditelnosti Kolín-Všetaty-Děčín

7.1.9 Geotechnický průzkum