

Záznam

ze vstupní porady na zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby :

„Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)“

Jednání se uskutečnilo dne 28.02.2018 v budově Konferenční centrum City, Na Strži 65, Praha 4, v konferenčním sále „Panorama“.

Přítomni dle přiložené prezenční listiny.

Obsahem a cílem porady bylo projednání a zpřesnění zadání rekonstrukce výše uvedené trati v jednotlivých profesích.

Investorem stavby je Stavební správa Západ. HlSem je Ing. Vlastimil Spiegl.

Základní informace o stavbě :

„Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)“

začátek stavby	km 33,732 (před výh. č. 3A, Žst. Bílina)
konec stavby:	km 45,574 (ZV 1, Žst. Most)
délka úpravy celkem:	km 11,842
počet stávajících žel. stanic:	1 (Bílina)
počet stávajících žel. zastávek:	2 (Bílina Kyselka, Želenice nad Bílinou)
počet odboček:	1 (České Zlatníky)

Stavba „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)“ začíná před výhybkou 3A Žst. Bílina v km 33,732 a končí na ZV 1 v Žst. Most. Délka řešeného úseku je 11,842km.

Harmonogram zpracování PD stavby :

1. **31.03.2018** – podklady pro dopravně technologické posouzení O12 dle ZTP, koncepce stavby, návrh stabilizovaného GPK
2. **31.05.2018** – ZP dle ZTP ve variantách k připomínkám, včetně ekonomického hodnocení
3. **31.08.2018** – ZP po zapracování připomínek vč. ekonomického hodnocení pro výběr varianty
4. **Do 1 měsíce od obdržení rozhodnutí o výběru varianty** - Zpracovaný záměr projektu pro vybranou variantu

Podklady předané investorem k provedení díla:

1. Zvláštní technické podmínky – viz. příloha záznamu

Podklady potřebné pro vypracování Záměru projektu

1. ŽMP – poskytne SŽG
2. Koordinace s „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina“, akt. PD+P, investor: SŽDC, s.o., Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s.
3. Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov, ZP a PD - část B.2 Provozní a dopravní technologie, investor: SŽDC, s.o., Zhotovitel: PROJEKT servis spol. s r.o.
4. Koordinace s „GSM-R Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova/Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb“, PD+ZP, investor: SŽDC, s.o., Zhotovitel: SUDOP Praha a.s., 06/2018
5. Koordinace s „Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Světec a SpS Bílina“, R, investor: SŽDC, s.o.
6. Rekonstrukce žst. Most, PD - v Plánu investiční výstavby
7. Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bílina, PD - v Plánu investiční výstavby

Výše uvedené podklady jsou výchozím podkladem pro projektanta. Na následných vstupních profesních poradách bude doladěna koncepce řešení v jednotlivých profesích.

Průzkumy a zajišťované mapové podklady v rámci přípravné dokumentace:

1. Katastrální a ostatní mapové podklady (JŽM, Přehledné situace, Ortofoto mapy)
2. Geotechnický a stavebně-technický průzkum
3. Korozní průzkum

Z hlediska geotechnického průzkumu pro pražcové podloží a stavebně-technického průzkumu pro umělé stavby v současné době probíhá stanovení rozsahu, který následně bude předložen investorovi ke schválení. Po jeho schválení budou provedeny práce v terénu.

Skladba dokumentace bude navržena dle Směrnice č. 11 GŘ SŽDC s.o. Dokumentace staveb železniční dopravní cesty drah celostátních a regionálních (obsah, rozsah členění a projednání dokumentace) a vyhlášky 146/2008Sb. O rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

Technické řešení jednotlivých profesí bude během zpracování projednáván se zástupci SŽDC s.o. a ČD a.s. Vstupní porady profesí předpokládáme v průběhu března 2018.

Celá dokumentace bude projednána s DOSS a ostatními organizacemi (vlečkaři, správci sítí) tak aby bylo možno požádat o vydání územního rozhodnutí, dále bude dokumentace projednána s vlastníky dotčených nemovitostí (travalé zábory, dočasné zábory).

V další části jednání seznámili zpracovatelé jednotlivých profesí přítomné se stávajícím stavem a se základní koncepcí navrhovaného řešení.

Dále byly stanoveny hlavní cíle stavby:

Hlavním cílem stavby je zejména zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění splnění požadavků interoperability, zvýšení kapacity dráhy, rekonstrukce železničního svršku a spodku, výstavba nástupišť s výškou 550 mm nad TK, podchodů, umělých staveb, zajištění bezbariérového přístupu, zajištění podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy, zajištění úspory energie, zajištění splnění požadavků platné legislativy.

Následovala prezentace požadavků na technické řešení:

Dopravní a provozní technologie

Součástí dokumentace bude zpracování dopravní technologie, ze které **vzejdou požadavky na počet dopravních a manipulačních kolejí a počet a délku nástupištních hran v dopravních a zastávkách**. Výhledový rozsah a organizace osobní dopravy budou vycházet ze stávajícího stavu s potvrzením údajů ze strany objednatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí SZDC GŘ O26. Přehled frekvence cestujících zajistí Zhotovitel dokumentace.

Dopravní technologie bude vycházet z dokumentace zpracované v rámci akce „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“, která řeší dopravně-technologické posouzení celého úseku Ústí nad Labem – Teplice v Čechách – Bílina – Chomutov – Cheb, včetně odbočné trati Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina.

Bude posouzena možnost zdvojkolejnění stávajícího tříkolejného uspořádání úseku Bílina – České Zlatníky.

V současné době čekáme na vyjádření ŽESNAD, které nám napoví, jaký výhled nákladní dopravy lze očekávat v následujících letech.

Zaznamenal : Ing. Jan Novák

Železniční svršek a spodek

Železniční svršek je převážně tvořen kolejnicemi S49 na pražcích betonových SB6, SB8, PB3 a B91S. Koleje jsou svařeny do bezстыkové koleje. Odvodnění je místy nefunkční.

Bude navržena rekonstrukce železničního svršku včetně všech výhybek v odb. České Zlatníky. Rychlosti v hlavních a traťových kolejích budou navrženy co nejvyšší, dopočteny budou rychlosti V, V130, V150 a Vk.

Návrh úprav železničního svršku a spodku bude pečlivě koordinován s úpravami dotčených souvisejících umělých staveb tak, aby vyvolané úpravy těchto staveb respektovaly hranice pozemku dráhy.

V místě kompletní rekonstrukce železničního svršku bude na základě výsledků podrobného geotechnického průzkumu navržena i rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění. V rámci návrhu železničního spodku bude zohledněna hladina Q100 řeky Bíliny.

Též bude posouzeno, v návaznosti na dopravní technologii, zda je možné TÚ Bílina-Odb. Zlatníky zřídit jako dvoukolejný.

Nástupiště

Všeobecně budou u rekonstruovaných nástupišť demontované stávající konstrukce a nahrazené novými s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK. Konkrétní návrh musí být koordinován s rozsahem úprav železničního svršku a spodku.

Součástí nových nástupišť bude vybudování mimoúrovňových bezbariérových přístupů na nástupiště.

Železniční přejezdy

U přejezdů bude prověřena možnost jejich zrušení bez náhrady nebo s náhradou souběžnou komunikací k jinému přejezdu, popř. cestním/silničním nadjezdem/podjezdem (z hlediska územního, investičního, dopadu do výsledků EH, ...). V případě kladného prověření budou tyto náhrady přejezdů součástí stavby a budou rozpracovány v rozsahu PD. Všechny prověřované možnosti dle zadání budou doloženy (výkresově, textově) v dokladové části, a to včetně vyjádření dotčených orgánů, správců, vlastníků apod.

U ponechaných přejezdů budou zajištěné rozhledové poměry. Ponechané přejezdy budou předmětem rekonstrukce.

Zaznamenal : Ing. Emil Špaček

Mostní a inženýrské objekty

stávající stav:

V rekonstruovaném úseku se nachází 12 mostů a 26 propustků.

Most v km 1,067 odb.Č. Zlatníky - křížení TÚ 0581 – železobetonová desková konstrukce s rozpětím 35,9 m z r. 1968. Předmětem zadání jsou mostní objekty v km 175,181; 176,321; 178,136; 181,169 a 182,920. Jedná se o mosty malých rozpětí od 8m. Mosty jsou řešeny jako klenbové kamenné konstrukce.

nový stav:

U všech stávajících mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost a prokázána požadovaná přechodnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S30135/2015–S 13). 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). Na základě výsledků stavebně technického průzkumu, statického posouzení a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu. U mostních objektů, 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/Z4 – Zatížení mostů dopravou. Při návrzích rekonstrukcí mostních objektů budou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

Nové mostní objekty a konstrukce musí splňovat ČSN EN 1991-2/Z4 na LM 71 se součinitelem $\alpha = 1,21$. Tyto mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem, jejich konstrukce musí respektovat požadavek na minimální náklady na údržbu. Pro založení těchto mostních objektů musí být proveden geotechnický průzkum

Nutná rekonstrukce zárubních a opěrných zdí

Zaznamenal : Ing. Vít Hoznour

Pozemní objekty

V ŽST Bílina se nachází výpravní budova ve správě SON Ústí nad Labem a technologická budova ústředního stavědla ve správě OŘ Ústí nad Labem. V zastávce Bílina kyselka se nachází budova zastávky ve správě OŘ Ústí nad Labem. Na zastávce Želenice nad Bílinou se nachází zděná čekárna jen ve směru Most. Na zastávkách jsou přístřešky pro cestující.

V objektech ve správě provozovatele dráhy, které budou využity pro umístění technologických zařízení, budou navrženy nezbytné stavební úpravy. Výpravní budova projde do 2019 rekonstrukcí, nepředpokládá se zde umístění technologických zařízení. Jejich umístění bude přednostně navrženo mimo výpravní budovu. Případný požadavek na prostory pro technologii nutno projednat se SON Ústí nad Labem.

Demolice v rámci této stavby budou navrženy v souladu se směrnicemi SZDC.

V železniční stanici Bílina bude prověřeno splnění požadavků platné legislativy na ochranu cestujících před povětrnostními vlivy a případně budou navržena příslušná opatření (včetně výstavby nových přístřešků pro cestující nebo zastřešení nástupišť).

Součástí nových přístřešků bude také základní vybavení (mobiiliář) a informační tabule pro vyvěšení jízdních řádů.

Součástí dokumentace bude návrh nového komplexního orientačního systému pro cestující v dotčené železniční stanici (včetně umístění do výpravní budovy) a zastávek (včetně prvků pro orientaci nevidomých a slabozrakých s případným využitím hlasových orientačních majáčků) dotčených v TÚ.

Na zastávkách v nových polohách budou stávající čekárenské přístřešky odstraněny a nahrazeny novými s jednotným vzhledem a v antivandalském provedení.

Dále v této profesi bude řešen orientační systém na nástupištích, malá architektura a eventuálně demolice objektů dotčených návrhem kolejového řešení.

Zaznamenal : Ing. Luboš Hubal

Zabezpečovací zařízení

Jsou následující požadavky na nový stav:

Minimální závazný parametr TSI-CCS je zavedení evropského systému řízení dopravy (ERTMS).

V ŽST Bílina bude zřízeno nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu elektronické stavědlo s přípravou pro dálkové ovládání z CDP Praha.

V mezistaničním úseku Bílina - Odb. České Zlatníky bude vybudováno nové TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu automatický blok.

V Odb. České Zlatníky bude vybudováno nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu elektronické stavědlo s přípravou pro dálkové ovládání z CDP Praha. Dočasné dálkové řízení bude z ŽST Bílina.

V mezistaničním úseku Odb. České Zlatníky – Most bude vybudováno nové TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu automatický blok.

V mezistaničním úseku Odb. České Zlatníky – Obrnice bude zachováno stávající TZZ 3. kategorie. V ŽST Most bude provedena nová úvazka na AB Odb. Č. Zlatníky – Most.

Zaznamenal : p. Martin Rynda

Sdělovací zařízení

Navržené technické řešení nového sdělovacího zařízení musí umožnit začlenění do nadstavbových systémů DOZ a následně ERTMS/ETCS a musí umožnit plnohodnotné ovládání a kontrolu technologických zařízení z CDP Praha.

Požadavky na nový stav:

V ŽST Bílina zřídit nový komunikační systém umožňující obsluhu všech telefonních okruhů a linek včetně náhradního zapojovače. Pro informování cestujících zřídit nový hlasový a vizuální systém s implementovaným přesným časem, s rozmístěním jednotlivých prvků ve výpravní hale a na nástupištích. Z důvodu bezpečnosti doplnit kamerový systém se záznamem. Výměna VTO. Informační zařízení pro cestující musí odpovídat Směrnici SŽDC č. 118.

V daném úseku bude položena nová dálková kabelizace SŽDC 2x HDPE trubka, optický kabel 72 vláken SM, metalický kabel 15 XN 0,8 typu TCE ZE tedy pod střídavou trakci. V otázce kabelizace je nutno upozornit na skutečnost, že stavba GSM-R může předcházet této stavbě a v takovém případě bude nutno stávající kabely ochránit, případně přeložit a provést potřebná odbočení z kabelů pro technologii – koordinace staveb (tedy nové kabely nebudou součástí naší stavby). V rámci stavby bude položena místní kabelizace MOK a metalické kabely a budou provedeny nové slaboproudé rozvody v objektech. Pro připojení technologie budou použity prioritně optické kabely.

Budou vybudovány nové VTO, telefonní ústředna bude IP typu včetně IP telefonů. Dále bude vybudováno nové zabezpečení objektů EZS a EPS. ASHS bude vybudováno v případě, že to bude nutné. Systém EZS bude začleněn do dálkového dohledu DDTS.

Bude vybudován nový přenosový systém IP MPLS s emulací E1 a s využitím stávajících aktivních prvků ze stavby TNS. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) podle TS 2/2008 – ZSE musí být připojena do stávajících integračních serverů DDTS ŽDC Ústí nad Labem (ústřední stavědlo) a CDP Praha. V rámci stavby bude využit stávající prvek agregační přepínač-směrovač ze stavby KAC v Mostě.

Pokud bude bezbariérový přístup na nástupiště řešen výtahy, musí být diagnostika stavu výtahů připojena do systému DDTS ŽDC podle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění v rozsahu informací uvedeném v předpisu SŽDC S10.

Na odb. České Zlatníky v závislosti na případném dálkovém ovládní SZZ nutno zřídit automatické přepínání komunikačních výstupů do sousední dopravní s JOP.

Projektant upozornil, že v ZTP není řešen požadavek na provedení informačního systému na zastávkách (zda-li pouze rozhlas, či i vizuální informační systém).

Rozsah tedy bude řešen na následné profesní poradě. Požadováno je ovládní ze ŽST Bílina. Projektant byl upozorněn na skutečnost, že stávající DOK 72 vybudovaný ČD-Telematikou, v tomto úseku, byl již odkoupen SZDC.

Zástupce TÚDC upozornil, že stávající poloha ústředny SZDC v Bílině, je zcela mimo oblast vlastní ŽST Bílina.

Zaznamenal: Ing. Jiří Štolba

DŘT, DDTS, Trakční a energetická zařízení

Stávající stav:

Trakční proudová soustava je stejnosměrná o napětí 3kV. Je napájena z trakčních napájecích stanic v Mostě, km 45,500 trati Ústí n/L hl.n. – Kadaň-Prunéřov a ve Světcí, km 21,730 trati Ústí nad Labem západ - Bílina. Stávající sestava TV a části kabelizace jsou z roku 1963.

Stávající osvětlovací tělesa v ŽST Bílina jsou z r. 1968 a vykazují opakované poruchy. Na zast. Bílina kyselka a zast. Želenice nad Bílinou jsou osvětl. stožáry JŽ 12.

Napájení NZZ úsek tratě Bílina – Chomutov je 3 STS (Bílina, Č.Zlatníky, Most).

Podél celého úseku jsou rozmístěny TTS, typ TS3. TTS jsou vybaveny olejovými transformátory OT 1,2 kVA.

Napájení celého úseku zajišťuje kabel 6 kV za hranicí životnosti.

Dálkové ovládní technologických objektů je provedeno automaty TECO TC950 stuhovou topologií 56k modemy po metalických kabelech.

Návrh:

Rozsah rekonstrukce trakčního vedení bude navržen v souladu s navrženými úpravami železničního spodku (odvodnění), s přihlédnutím ke stavu a poloze trakčních stožárů a jejich základů (např. rozpětí stožárů, působení bludných proudů) a zvýšení traťové rychlosti. Návrh rekonstrukce trakčního vedení musí být v souladu s ustanoveními norem ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50119 ed.2, ČSN EN 50 367 ed. 2, ČSN EN 50122-1 ed.2 a ČSN EN 34 1500 ed.2. Při návrhu trakčního vedení musí být splněny požadavky vyplývající z TSI ENE.

V případě přijetí rozhodnutí o realizaci rozvodu 22 kV pro napájení technologických odběrů a zabezpečovacího zařízení bude nutné zajistit dimenzování trakčních stožárů v úsecích, kde bude

nutné kabel na trakční stožáry zavěsit.

Rozvod 6kV - výměna kabelu 6 kV v celém úseku trati (stávající kabel nahradit kabelem 6-AYKCY 3 x 50 mm, případně kabelem stejného typu, ale v napěťové hladině 22 kV). V souvislosti s tím proběhne výměna stávajících TTS (typu ST3) pro napájení zabezpečovacího zařízení za nové v aluzinkovém provedení (např. typu TS8-AZ), včetně vybavení, a dále přestavba 3 stávajících STS (dodat zařízení s novou technologií). Rekonstrukci rozvodu 6 kV, 75 Hz nutno koordinovat s rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení a požadavky na jeho napájení.

ŽST Bílina – osvětlení je třeba zajistit novými OV 20 s reflektory 0,4 kW s plastovými rozvaděči. Nástupiště budou osazena podhledovými dvouřadovými zářivkovými svítidly. Osvětlení podchodu pro cestující bude provedeno nerozbitnými svítidly (např. typu RAMBO). Osvětlení je nutné navrhnout a řešit v souladu s předpisem SŽDC E11. Ovládání venkovního osvětlení a EOv bude provedeno z dispečerského terminálu s dotykovou obrazovkou (integrované ovládání) z DK obsazené výpravčím. Monitoring EOv a osvětlení bude přenášén na ED Ústí nad Labem systémem DDTS ŽDC podle Technických specifikací SŽDC 2/2008 – ZSE. EOv - je třeba nově zřídit EOv pro obě zhlaví, navrhnout výměnu stávající náhradního zdroje za nový, stejných parametrů. Zděná trafostanice bude nově vystrojena, včetně opravy IRODEL. Rozvodna NN - kompletní výměna veškeré technologie za novou. Navrhnout nové elektrické zařízení trafostanice.

Odbočka České Zlatníky - osvětlení je třeba zajistit novými OV 20 s reflektory 0,4 kW s plastovými rozvaděči. Ovládání venkovního osvětlení a EOv bude provedeno z dispečerského terminálu s dotykovou obrazovkou (integrované ovládání) z DK obsazené výpravčím. Monitoring EOv a osvětlení bude přenášén na ED Ústí nad Labem systémem DDTS ŽDC podle Technických specifikací SŽDC 2/2008 – ZSE. EOv - je třeba nově zřídit EOv pro obě zhlaví, navrhnout výměnu stávající náhradního zdroje za nový, stejných parametrů. Zděná trafostanice bude nově vystrojena, včetně opravy IRODEL. Rozvodna NN - kompletní výměna veškeré technologie za novou. Navrhnout nové elektrické zařízení trafostanice.

Při všech změnách geometrické polohy koleje je nutné dbát na to, aby se po úpravách klikatosti trolejového drátu nedosáhlo hraniční možnosti úpravy geometrické polohy trolejového drátu na trakční podpěře a mohlo se po ukončení stavby (např. po podbíjení) dále trakční vedení regulovat.

V rámci zpracování PD je nutné prověřit příkon distribučních přípojek, tak aby vyhověly nově instalovanému příkonu technologických systémů. Pokud přípojka nevyhoví, je nutné provést navýšení rezervovaného příkonu. V případě nového řešení bude proveden návrh rekonstrukce již nevyhovujících přípojek nn/vn. S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů nn a rozvodných skříní. Současně bude provedeno napojení stávajících, rekonstruovaných a nových technologických systémů. Nové rozvody budou provedeny kabely uloženými v zemi, kabelové skříně a rozvaděče budou v provedení, které je v souladu s normami, předpisy a jsou schváleny pro použití u SŽDC.

Ve sledovaném úseku je nutné zvážit náhradu stávajícího doživajícího rozvodu 6 kV, 75 Hz za

nový rozvod 6 kV, 50 Hz. V případě, že místní šetření prokáže možnost realizace a ekonomickou výhodnost LDSŽ 22 kV a to i v návaznosti na další připravované stavby, bude realizována LDSŽ 22 kV podle

„Metodiky zásad projektování a provozu lokální distribuční sítě SŽDC 22 kV“.

Návrh napájení technologie staničního resp. přejezdového zabezpečovacího zařízení musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení Předpisu SŽDC E8

- Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění. Primární a sekundární zdroj pro napájení zabezpečovacího zařízení bude zvolen podle toho, zda a jaká síť bude realizovaná (rozvod 6 kV, nebo LDSŽ 22 kV).

Vybrané výhybky se vybaví elektrickým ohřevem výhybek (EOV). Rozsah výhybek vybavenými EOV stanoví dopravní technolog. Použitý systém EOV musí být schválen pro použití u SŽDC. Napájení EOV bude navrženo podle místního šetření. EOV bude samostatně měřen v souladu s požadavky SŽE Hradec Králové. Pro potřebu zvýšeného elektrického příkonu pro EOV se v návrhu realizace zajistí úpravy v hlavních napájecích rozvodech nn, které v případě nutnosti zahrnou i úpravy v připojení na distribuční síť nn/vn.

Ovládání EOV bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče REOV. EOV bude primárně v automatickém režimu s možností ruční obsluhy. EOV bude možné ovládat dálkově a bude začleněn do dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS) v souladu se směrnici SŽDC TS 2/2008-ZSE.

Při projektování bude respektováno „Stanovisko O14 k elektrickému ohřevu výhybek se systémem s proudovými chrániči“ č.j. 11545/2016-SŽDC-O14 ze dne 14.3.2016.

Bude proveden návrh nového venkovního osvětlení železničních prostor, nástupišť a přístupových komunikací pro cestující. Návrh osvětlení bude v souladu s normou ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015 a předpisu SŽDC E11 – Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC. V přípravné dokumentaci bude zpracován a odsouhlasen „Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy“ v souladu s předpisem SŽDC E11. Osvětlovací stožáry budou využity rovněž pro umístění rozhlasových reproduktorů, pokud to jejich konstrukční provedení dovolí.

Osvětlení bude možné ovládat pomocí automatiky/ručně/dálkově. Osvětlení bude začleněno do DDTS v souladu se směrnici SŽDC TS 2/2008-ZSE.

V rozsahu této stavby bude provedena kompletní rekonstrukce DOÚO dle platných norem. Bude navrženo nové zařízení DŘT. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do DDTS v souladu se směrnici SŽDC TS 2/2008-ZSE. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení a rozsah bude určen podle místního šetření.

V rámci PD bude zpracováno nové koordinační schéma ukolejnění (KSU), trakčního propojení (TP) a prostor ohrožení trakčním vedením (POTV) v celém úseku.

Zhotovitel provede ekonomické porovnání investičních nákladů pro řešení obou trakčních soustav DC 3 kV a AC 25 kV. Porovnání musí dále obsahovat výčet věcného rozsahu změn, dopady na veřejnoprávní a územní projednání a na časový průběh přípravy a realizace.

Zaznamenal : Ing. Jiří Štolba

Životní prostředí

Kapitola bude zpracována v obecné rovině v rozsahu kapitoly 8 ZP a seřazena následovně:

Popis jednotlivých složek životního prostředí, identifikace lokalit NATURA 2000 v řešené oblasti, případné změny hlukového zatížení.

Odpadové hospodářství - na základě pochůzky za účasti zadavatele, bez provedení průzkumu

Zaznamenal : Ing. Radomír Mužík

Přílohy:

1. Prezenční listina
2. Zvláštní technické podmínky záměru projektu „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)“

V Praze 28.2.2017

Zaznamenal : Ing. Adam Rusý