

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



*Správa železniční dopravní cesty*

## **TECHNICKÁ SPECIFIKACE**

### **ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

#### **ZHOTOVENÍ STAVBY**

**„Rekonstrukce železničního svršku a TV v km 17,200 – 18,000  
trati Ústí nad Labem - Most“**

Datum vydání: 4. 1. 2018



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



## OBSAH

<b>OBSAH .....</b>	<b>2</b>
<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1. ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA .....	3
1.2. UMÍSTĚNÍ STAVBY.....	3
<b>2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....</b>	<b>3</b>
2.1. PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE .....	3
2.2. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTACE .....	3
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI .....</b>	<b>3</b>
<b>4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA .....</b>	<b>4</b>
4.1. VŠEOBECNĚ.....	4
4.2. DOKLADY PŘEKLÁDANÉ ZHOTOVITELEM .....	6
4.3. DOKUMENTACE ZHOTOVITELE PRO STAVBU.....	6
4.4. DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ STAVBY.....	7
4.5. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	7
4.6. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	8
4.7. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY.....	9
4.8. TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	13
4.9. VYZÍSKANÝ MATERIÁL .....	14
4.10. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY.....	14
<b>5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY .....</b>	<b>14</b>
<b>6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>14</b>

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve Všeobecných technických podmínkách (VTP).

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1. Účel a rozsah předmětu Díla

1.1.1. Předmětem díla je zhotovení stavby „Rekonstrukce železničního svršku a TV v km 17,200 – 18,000 trati Ústí nad Labem - Most“ jejímž cílem je zajištění plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy - zejména odstranění nedostatečných osových vzdáleností kolejí na ústeckém zhlaví ŽST Teplice v Čechách a rekonstrukce mostu v km 17,705.

1.1.2. Rozsah Díla „Rekonstrukce železničního svršku a TV v km 17,200 – 18,000 trati Ústí nad Labem - Most“ je:

- zhotovení stavby „Rekonstrukce železničního svršku a TV v km 17,200 – 18,000 trati Ústí nad Labem - Most“ v rozsahu zadávacích podmínek,
- koordinace stavby s navazujícími a dotčenými stavbami,
- zpracování Dokumentů zhotovitele (projektová dokumentace pro provádění stavby - PDPS, dokumentace dodavatele mostních objektů, realizační dokumentace, atp.) pro provozní sobory a stavební objekty,
- vypracování dokumentace skutečného provedení stavby, geodetické dokumentace, včetně geometrických plánů dle příslušné smlouvy.

### 1.2. Umístění stavby

Kraj: Ústecký

Okres: Teplice

Trať: Železniční trať č. 130 Ústí nad Labem – Chomutov

Železniční stanice: Teplice v Čechách (ústecké zhlaví)

TÚDÚ: 0591F3

Katastrální území: Teplice – Trnovany (766259) – p.č. 2414/12, 2414/13, 2414/14, 2414/1, 2372/1, 2373/1

Teplice (766003) – p.č.4560/1, p.č.4513/5, p.č.4293

## 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### 2.1. Projektová dokumentace

2.1.1. Projektová dokumentace „Rekonstrukce železničního svršku a TV v km 17,200 – 18,000 trati Ústí nad Labem - Most“, zpracovatel: PROGI, spol. s r.o., HIP: Václav Mráz DiS.

Datum: 7/2017

### 2.2. Související dokumentace

2.2.1. Posuzovací protokol projektu SZDC čj: 23490/2017/SZDC-SSZ-ÚT2-Ran ze dne 3. 1. 2018

2.2.2. Stavební povolení bude předáno bez zbytečného odkladu před podpisem Smlouvy vítěznému uchazeči.

## 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

3.1.1. Zhotovení stavby musí být provedeno v koordinaci s připravovanými, případně aktuálně realizovanými akcemi a to i dalších investorů, které přímo s předmětnou akcí souvisí nebo ji mohou ovlivnit. Součástí plnění Díla je i zajištění koordinace při realizaci prací, poskytování a rozsahu výluk, přidělení prostorů pro staveniště v jednotlivých žst. apod. Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:

- a) Rekonstrukce žst. Bohosudov (SZDC, projekt, předpokládaná doba realizace 08/2019 až 12/2020)
- b) Rekonstrukce žst. Řetenice (SZDC, projekt, předpokládaná doba realizace 05/2018 až 04/2019)
- c) GSM-R Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova/ Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb (SZDC, PD, projekt s realizací 2019 – 2020)



#### 4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

##### 4.1. Všeobecně

4.1.1. K potvrzení průběžné platby dle Pod-článku 14.3 ZOP bude vyžadován jako podpůrný dokument jednotlivých položek obsažených v Soupise provedených prací pro práce provedené v předcházejícím kalendářním měsíci Protokol o skutečné výměře vypracovaný Zhotovitelem na základě měření netto skutečného množství každé položky zhotovovaných prací a potvrzený TDS.

4.1.2. Součástí předmětu Díla je mimo jiné dále:

- ověření (změření) a následná opatření pro zajištění předepsaných zemních odporů jednotlivých zařízení,
- měření (projektové a akceptační) úrovní, kvality a pokrytí radiového signálu po konečných úpravách TRS a MRS v rozsahu požadovaného pokrytí zájmového území, případná korekce a provedení technických úprav tak, aby bylo zajištěno plnohodnotné pokrytí signálem v požadovaném rozsahu,
- vypracování a projednání povodňového a havarijního plánu s příslušnými orgány státní správy,
- dosah traťového zabezpečovacího zařízení (maximální možná vzdálenost mezi vnitřním zařízením integrovaným do staničního zabezpečovacího zařízení a venkovními prvky v kolejišti) musí být minimálně 7 km,
- případné vyvolané změny technického řešení stavby ve vazbě na Zhotovitelem dodávané materiály, zařízení a technologie (např. potřeba sdružování nebo navýšování žil a vláken, stavební úpravy včetně osvětlení a klimatizace, navýšování příkonu, technologické vazby, stavební postupy, atp.) bude v rámci projednání a schválení Dokumentů zhotovitele povoleno Správcem stavby, ale případné navýšení nabídkové ceny vůči zadávací dokumentaci si musí Zhotovitel ocenit již ve své nabídce,
- dodržení a plnění podmínek při uvádění stavby do Zkušebního provozu podle platných Právních předpisů (TKP Staveb státních drah a opatřeními Drážního úřadu Praha
- projednání a zajištění přístupových cest na a po staveništi v jednotlivých stavebních postupech a výlukových etapách s uvedením zařízení železniční infrastruktury, která budou dotčena (stávající drátovody, stávající kabelové trasy, stavby, apod.), délky a počtu funkčních nástupišť (i provizorních) v jednotlivých etapách prací v železničních stanicích s uvedením přístupových cest (i provizorních včetně zabezpečených staveništních přechodů a přejezdů) pro veřejnost a zaměstnance Objednatele, Českých drah a ostatních dopravců včetně provizorního osvětlení, informačního a orientačního systému,
- projednání a zajištění obnovení platnosti u těch Vyjádření, u kterých již vypršela jejich platnost.

4.1.3. Zhotovitel je také povinen:

- na vlastní náklady prokázat petrografickým rozbořem původ kameniva pokud má Správce stavby (TDS) důvodné podezření, že kamenivo na mezideponii nebo ve stavbě nepochází od výrobců udaných v závazném seznamu výrobců kameniva vlastních platné Osvědčení pro dodávky do železničních drah ČR nebo pokud není dodržena jakost kameniva a Zhotovitel nezpochybnitelně neprokáže výrobce kameniva.
- zajistit v rámci stavebních a technologických postupů provádění odkrytí pláně železničního spodku, jakož i základových spár objektů, na nezbytně nutnou dobu včetně případné potřeby účinného zabezpečení proti povětrnostním vlivům, maximálně však do 48 hodin. V případě překročení stanovené lhůty je povinen provést vlastním nákladem neprodleně taková opatření a ošetření pláně, aby nedošlo k ohrožení bezpečného provozu dráhy a degradaci pláně vlivem nepříznivého počasí,
- zajistit po dobu přechodných stavů, přechodné nefunkčnosti zařízení železniční infrastruktury (včetně příp. dopadu na zařízení třetích stran), jejich provizorní řešení včetně personálního zajištění jejich provozu zdravotně a odborně způsobilými osobami (např. provizorní nástupiště, přejezdy a přechody, přístupové cesty, osvětlení, sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, informační zařízení, orientační systémy, náhradní napájení energiemi včetně zásobování vodou, odvod příp. čerpání odpadních, dešťových a drenážních vod, apod.),
- zabezpečit změření izolačního stavu i na nerekonstruovaných kolejích s kolejovými obvody před zahájením prací v příslušné železniční stanici i před zprovozněním staničního zabezpečovacího zařízení,



- zabezpečit změření izolačního stavu kolejiště před a po pokládce konstrukce přejezdů a přechodů.
- 4.1.4. Zhotovitel zajistí a provede technická opatření a osazení technologických zařízení pro osoby zrakově postižené dle projektové a realizační dokumentace (Dokumenty zhotovitele), bude se řídit obecně platnými právními předpisy a dokumenty, které vydala Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých ČR (SONS)
- 4.1.5. Zhotovitel musí na vyloučených zařízeních dopravní cesty učinit taková opatření, aby na provozovaných kolejích byla omezení traťové rychlosti co nejkratší v rámci platného ZOV a negativně neovlivňovala zpracovaný výlukový GVD.
- 4.1.6. Po vytýčení kabelových tras a před zahájením výkopových prací je Zhotovitel povinen svolat jednání za účasti zhotovitele projektové dokumentace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a silnoproudu, jednotlivých podzhotovitelů a Správce stavby (TDS). Cílem je na místě upřesnit a zkoordinovat jednotlivé trasy a zkoordinovat provádění výkopových prací s pracemi na železničním spodku a ostatních PS a SO. Z jednání je Zhotovitel povinen vyhotovit záznam. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inž. sítí.
- 4.1.7. Zhotovitel musí v rámci přejímacích řízení, technických prohlídek a uvedení zařízení do zkušebního provozu vytvořit časový prostor pro činnost odborných komisí Objednatele (dle předpisu SZDC T200 pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu) v rozmezí cca 10 až 30 dní před předáním stavby (nebo její části) Objednateli v závislosti na rozsahu zařízení.
- 4.1.8. Zhotovitel musí stavební a montážní práce a navazující ověřovací měření pro prokázání dosažení projektovaných a smluvních parametrů Díla ukončit v dostatečném předstihu před ukončením výluky železničního provozu (příp. výluky zab. zařízení), aby poskytl dostatečný časový prostor pro kontrolní činnost a přejímací řízení Správcem stavby, TDS a odbornými pracovníky Objednatele, ve vazbě na jednání o zavedení zkušebního provozu Díla či jeho části Drážním úřadem – tj. nejdéle do doby zahájení ústního jednání o zavedení zkušebního provozu drážním správním orgánem včetně předložení kompletní dokumentace dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů a ostatních dokladů dle smlouvy o dílo.
- 4.1.9. Zhotovitel bude respektovat případné podmínky, připomínky a požadavky dotčených orgánů a osob, které budou obsaženy ve stavebním povolení, které bude předáno bez zbytečného odkladu vítěznému uchazeči nejpozději před podpisem smlouvy (jako např. měření hluku ze stavební činnosti a z provozu dráhy po dokončení stavby a jiné možné požadavky).
- 4.1.10. Zhotovitel bude při stavebních pracích chránit zájmy a práva vlastníků pozemků, předem projedná s vlastníky veškeré případné změny stavby, které se týkají stavbou dotčených pozemků. Ke dni ukončení stavby uvede Zhotovitel pozemky do původního stavu vyjma staveb, které byly na pozemcích v souladu se stavebním povolením zřízeny, přičemž Zhotovitel a vlastník vyhotoví stručný zápis z předání nemovitosti, kde označí případné zjištěné závady nebo způsobené škody. Součástí uvedení pozemků do původního stavu bude i ekologické posouzení pozemků provedené oprávněnou osobou, jehož písemné vyhotovení předá Zhotovitel vlastníkům. Zhotovitel uhradí veškeré škody, které v důsledku realizace předmětné stavby nebo jakékoliv další jeho činnosti na pozemcích či jiném majetku vlastníků vzniknou.
- 4.1.11. Majitelé staveb pro trvalé bydlení a obce situované v bezprostřední blízkosti hlavních tras staveništní těžké dopravy budou o plánovaném využití komunikace pro přepravu hmot a materiálů v předstihu informováni.
- 4.1.12. Zhotovitel je povinen před zahájením prací a po jejich skončení zpracovat pasport staveb a zařízení včetně fotodokumentace, jejichž stav by mohl být stavbou ovlivněn, s cílem definovat úroveň stavu těchto staveb a zařízení před stavbou a po ní za účelem možnosti stanovit rozsah rekonstrukcí, případně náhrad těchto staveb a zařízení poškozených stavbou na náklady stavby. Při zpracování pasportu zajistí Zhotovitel účast vlastníků a správců předmětných staveb zařízení a objednatele. Pasport se provede zejména u:
  - přístupových tras
  - vodních zdrojů, u nichž by mohlo dojít k ovlivnění hladiny a kvality spodní a povrchové vody stavbou
  - pozemních objektů a pozemků v okolí přístupových tras v pásu, který může být dotčen použitou technologií při výstavbě a provozem na přístupových trasách
- 4.1.13. Parametry navrhovaných materiálů, konstrukcí např. DN (vnitřní světlost trub) je nutné dodržet bez jakýchkoliv odchylek jednotlivých výrobců těchto výrobků.



- 4.1.14. Zhotovitel předloží návrhy servisních smluv pro dodávaná zařízení, či technologie nejpozději 2 měsíce před Dobou pro uvedení zařízení do provozu.
- 4.1.15. Při bouracích pracích na všech částech stávající konstrukce mostu km 17,705 je nutné pracovat s ohledem na blízkost sousední provozované koleje, průběžně sledovat stav nebouraných stávajících konstrukcí, aby nedošlo k ohrožení provozu dráhy.
- 4.1.16. V průběhu všech prací je nutné dbát zvýšené opatrnosti zejména s ohledem na blízkost trakčního vedení. Je zapotřebí koordinovat veškeré práce v souvislosti s plánovanými výlukami na provozované koleji a s ohledem na trakčním vedení.

#### 4.2. Doklady předkládané zhotovitelem

- 4.2.1. Před zahájením prací na objektech, jejichž součástí jsou „Určená technická zařízení“ ve smyslu vyhlášky č. 100/1995 Sb., zadavatel požaduje předložení dokladu o tom, že uchazeč má zajištěnou spolupráci právnické osoby podle ust. §47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb. o drahách v platném znění pro všechny druhy „Určených technických zařízení“ dotčených výstavbou. Z tohoto dokladu musí být zřejmé, že se vztahuje k plnění předmětné zakázky a bez jeho předložení nebude možné zahájit práce na výše uvedených objektech.
- 4.2.2. Zhotovitel doloží mimo jiné před zahájením prací na železniční dopravní cestě prosté kopie dokladů:  
O kvalifikaci zhotovitelů dle Předpisu o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy SZDC Zam 1 v platném znění:  
G-01 +G-03 nebo G-02  
- G-01 (vedoucí prací geodetických činností) nebo do doby platnosti OZ F 14 dle Směrnice SZDC č. 50;  
G-03 (ověřování výsledků zeměměřických činností dle zákona č. 200/1994 Sb. v rozsahu úředního oprávnění c) dodavatelem)  
- G-02 (vedoucí prací geodetických činností, ověřování výsledků zeměměřických činností dle zákona č. 200/1994 Sb. v rozsahu úředního oprávnění c) dodavatelem)
- 4.2.3. Výše uvedené doklady upravující odbornou způsobilost musí osvědčit odbornou způsobilost samotného Zhotovitele (je-li fyzickou osobou) nebo jiné osoby, která bude pro Zhotovitele příslušnou činnost vykonávat.
- 4.2.4. Zhotovitel je povinen provádět veškerá měření, revize a odzkoušení zařízení, jak bylo navrženo projektovou dokumentací nebo je stanoveno jiným závazným předpisem k prokázání hodnot daných projektovou dokumentací, či závazným předpisem. U 1/3 kontrolních zkoušek si Správce stavby vyhrazuje právo určit laboratoř, kde se budou zkoušky provádět. Veškerá měření budou součástí ceny Díla.

#### 4.3. Dokumentace zhotovitele pro stavbu

- 4.3.1. Součástí předmětu díla je i vyhotovení Realizační dokumentace (výrobní, montážní, dílenské, dokumentace dodavatele mostních objektů) a další Dokumentace zhotovitele, která v případě potřeby rozpracovává podrobně zadávací dokumentaci jako Projektová dokumentace pro provádění stavby (dále PDPS) a to dle vyhlášky č. 146/2008 Sb., příloha č. 6), příslušných TKP Staveb státních drah a Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 zejména pro:
- vyhotovení výrobní a montážní dokumentace OK, zábradlí, apod.
  - provozní soubory zabezpečovacího zařízení včetně návazností na technologie sdělovacího zařízení a včetně zapracování přechodových stavů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v souladu s ZPOV,
  - provozní soubory sdělovacího zařízení, včetně zapracování přechodových stavů,
  - zpracování technologických postupů (TP) provádění prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby (především v plánovaných výlukách) pro jednotlivé SO a PS v přiměřeném rozsahu nutném pro realizaci stavby,
  - PS silnoproudé technologie a dálkového ovládání,
  - PS ostatního technologického zařízení včetně systémů, zařízení a výrobků dálkové diagnostiky technologických systémů (Technické specifikace č. TS 2/2008 – ZSE, druhé vydání a navazující gestorský výklad ze dne 08.02.2016, č.j. 5641/2016-SZDC-O14),
  - ostatní stavební objekty a provozní soubory, za účelem upřesnění typu dodávaných materiálů, zařízení, za účelem stanovení a odsouhlasení rozsahu sestav železničního svršku, dodávky materiálu železničního spodku, staveb železničního spodku, pozemních staveb, atd.,

- SO železničního svršku – např. dokumentace pro zajištění prostorové polohy koleje, „Schéma zřizování BK“, apod.
- provedení vodotěsné izolace (SVI) v rozsahu dle směrnice SZDC č. 11/2006, přílohy č. 5, část 4. Technologické postupy SVI budou doloženy platným osvědčením SVI, vydaném SZDC a schváleny Správcem stavby (TDS).
- provedení protikorozi ochrany ocelové konstrukce (PKO) v rozsahu dle směrnice SZDC č. 11/2006, přílohy č. 5, část 5. Technologické postupy PKO budou doloženy platným osvědčením ONS vydaném SZDC a schváleny Správcem stavby (TDS).

4.3.2. Součástí předmětu Díla je zpracování technologických postupů (TP) provádění prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby (především v jednotlivých etapách výluk) jednotlivých PS a SO, které obsahují zejména především:

- TP betonáže nosných konstrukcí a spodní stavby dle TKP 18
- TP hlubinného zakládání dle TKP 24 (SO 03-20-02)
- TP injektáže a hloubkového spárování kamenného zdiva dle TKP 23
- TP reprofilace a sanace betonové konstrukce dle TKP 23
- TP vodotěsné izolace nosné konstrukce a spodní stavby dle TKP 22
- TP protikorozi ochrany ocelové konstrukce dle TKP 25
- TP provádění sanací železničního spodku včetně sanace skal, skalních zářezů a svahů
- TP provádění rekonstrukce železničního svršku
- TP vypínání, zapínání (eventuálně přepínání) provizorního a definitivního, staničního, traťového, přejezdového zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení
- provádění hydroizolací mostních konstrukcí a podchodů, dle TNŽ 736280
- provádění povrchové ochrany protikorozi i ochrany betonových konstrukcí
- provádění pilotových základů a ostatních zvláštních zakládání
- opatření proti narušení stability bezстыkové koleje v provozovaných kolejích, zajištění provozované koleje - např. pažení, atd.
- omezení rychlosti železniční dopravy po ukončení jednotlivých etap - výše omezení a doba trvání
- technologie zřizování bezстыkové koleje
- zabezpečení stability železničního tělesa provozované koleje při provádění výkopových prací na umělých stavbách, zřizování kanalizací, odvodnění, atd.
- provozní předpis - systém bezpečné práce pro provoz zdvihacích zařízení v praxi (ČSN ISO 12 480-1, Část 1: Všeobecně, čl. 4.1)

#### 4.4. Dokumentace skutečného provedení stavby

- 4.4.1. Zhotovitel předá v souladu se směrnicí SZDC č. 117 Předávání digitální dokumentace z investiční výstavby SZDC, článek 3.1.3.2 při odevzdání DSPS Panoramatické fotografie. Panoramatické fotografie budou splňovat podmínky uvedené ve směrnici SZDC č. 117 článku č. 3.1.4.3.9 Předání prostorových dat. Panoramatické fotografie budou pořízeny v rozsahu odpovídající trajektorii kolejí, ve kterých investiční akce proběhla a budou předána na vhodném přenosném zařízení podle objemu dat (např. externí HD).
- 4.4.2. Předání kompletní Dokumentace skutečného provedení stavby týkající se Díla Zhotovitelem Správcem stavby proběhne v listinné podobě ve 3 vyhotoveních do 3 měsíců a v elektronické podobě v rozsahu dle odstavce 8.3.5 VTP/R/F03/17 do 6 měsíců ode dne, kdy byl vydáno poslední Potvrzení o převzetí Díla, nejpozději však do termínu dokončení celého Díla, kdy bylo vydáno Potvrzení o převzetí
- 4.4.3. Součástí dokumentace dle skutečného stavu provedení kromě jiného budou:
- protokol o závěrečném měření kabelů – u přepojovaných kabelů,
  - protokoly o technickobezpečnostní zkoušce,

#### 4.5. Zabezpečovací zařízení

- 4.5.1. S ohledem na instalaci nových výhybek č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 a 10 bude třeba provést demontáž a opětovnou montáž nových přestavníků a tlumivků (v maximální míře bude použito zařízení stávající). U některých výhybek dochází k větším posunům, bude tedy třeba povětšinou naspojkovat a prodloužit stávající přívodní kabely k přestavníkům a KO. S ohledem na stáří kabelů vedoucích z KO1 k přestavníkům budou tyto kabely nahrazeny kabely novými ve stávající trase z KO1 až po nový



přestavník výhybky č.5 (v příloze TZ zelená barva). Změnou poloh výhybek dojde ke změně fyzických poloh izolovaných styků (rozmístění izolovaných styků se však principiálně nezmění), jejich přemístění je součástí SO pro železniční svršek. V souvislosti s přemístěním IS dojde i k přemístění stykových transformátorů, a bude tedy třeba v některých případech spojit kabely k těmto transformátorům.

- 4.5.2. Dále dojde k posunu seřadovacích návěstidel trpasličích Se11, Se12 a stožárového Se13 včetně napájení KO. Konečné nové kilometrické polohy jsou naznačeny v situačním schématu a v polohovém výkresu. Počítá se s využitím stávajících návěstidel s umístěním na nové základy.
- 4.5.3. V km 17,862 dojde ke styku nového odvodnění se stávající příčnou kabelovou trasou (SO pro žel. svršek a spodek). Toto bude řešeno přeložkou stávajících kabelů. Bude proveden protlak v hloubce minimálně 0,5m pod nově plánovaným odvodněním a stávající kabely naspojovány do nové příčné kabelové trasy.
- 4.5.4. S ohledem na rozsáhlou rekonstrukci železničního mostu v km 17,705 budou nejprve stávající sdělovací (včetně kabelů Telematiky) a zabezpečovací kabely v potřebné délce odkopány a přemístěny na provizorní kabelovou lávku, po rekonstrukci pak přemístěny na nový most do kabelových žlabů. V tomto místě se nepočítá se spojkováním stávajících kabelů.
- 4.5.5. Doplnění funkcionality VCRP bude řešeno s výměnou SW ve stavbě Rekonstrukce žst. Řetenice. Návěstidla Lc1a, Lc2a, 1S, 2S budou upravena pro návěstění VCRP (prohození červené a bílé svítilny).

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

##### **4.6.1. Trafostanice**

Do rekonstruované trafostanice (PS 30-30) se osadí nový rozvaděč DŘT – ASX s PLC TECOMAT řady TC 700 s podporou komunikace přes ethernet a dostatečným počtem rozšiřujících karet DI a DO pro pokrytí potřeby ovládání této trafostanice a s rozšiřující kartou pro možnost komunikace po sériové lince. Napájení rozvaděče ASX bude provedeno z rozvaděče RU jističem FA13. Tento rozvaděč bude dále připojen kabelem UTP Cat5 do switchu v nového RACKu, umístěném v kanceláři v prvním patře elektrodílny. Rack bude napájen z rozvaděče RM3, který je umístěn také v prvním patře elektrodílny, na chodbě. Rack bude dle specifikací ČD Telematika vybaven optickým rozvaděčem, UPS. V racku bude dále ukončen optický kabel spojující VB a TS.

##### **4.6.2. Uložení optického kabelu TS - Výpravní budova**

Jeden konec kabelu bude ukončen v trafostanici v Racku umístěném v kanceláři elektrodílny v 1. patře, druhý konec bude ukončen ve sdělovací místnosti výpravní budovy žst. Teplice v Čechách. Tento kabel bude 12-ti vláknový, typu singlemode. Kabel mezi trafostanicí a výpravní budovou bude uložen v HDPE chrániče, určené pro optické kabely a tato chránička bude na obou koncích zakončena koncovkou pro daný typ chráničky a daný typ optického kabelu. Spolu s touto chráničkou bude druhá paralelní chránička. Kabely v trase budou řádně uloženy a trasa bude označena výstražnou fólií dle ČSN.

##### **4.6.3. Dopravní kancelář**

V dopravní kanceláři výpravní budovy žst. Teplice v Čechách se provede demontáž stávajícího rozvaděče DŘT a demontáž stávajícího ovladače úsekových odpojovačů (EOMP). Napájení rozvaděče DŘT bude zrušeno a odpojeno na jističi v RU v SpS 6kV. Dále se zde provede montáž a připojení nových rozvaděčů EOv a DOÚO (SO 30-60) - DOÚO se připojí na stávající kabelové vodiče vedoucí z PS v druhé místnosti za zdí. Napájení rozvaděče oddělovacího transformátoru (OT) bude provedeno z rozvaděče HR3 kabelem CYKY-J3x4 s jističem C20. Následně se toto zařízení propojí pomocí ethernetu a kabelu UTP Cat-5e ASX-TECO do SpS do TECO. V průběhu stavby bude požádáno o přidělení IP adresy pro DŘT DOÚO.

##### **4.6.4. Spínací stanice 6kV**

Ve spínací 6kV se provede montáž nového rozvaděče DŘT – ASX s PLC TECOMAT řady TC 700 s podporou komunikace přes ethernet a dostatečným počtem rozšiřujících karet DI a DO pro pokrytí potřeby ovládání této spínací stanice a k ní přidružených signálů a povelů. Dále toto PLC bude podporovat komunikaci s již stávajícími analyzátory sítě Circutor – 2ks ve spínací stanici komunikující přes sériové rozhraní. V současné době, se pro spínací stanici využívá 2ks signálních karet (1x32DI a 1x16DI, nově bude 2x32DI) a 1ks povelové karty (1x16DO). Následně se toto zařízení propojí pomocí ethernetu a kabelu UTP Cat-5e do přenosového zařízení – komunikační propojení místnosti se SWITCHem ČD Telematika). Napájení rozvaděče ASX bude provedeno z rozvaděče RU jistič FA (bývalý pro TECO NS950 v DK). V průběhu stavby bude požádáno o přidělení IP adresy pro DŘT 6kV.

Ovládání SpS 6kV je ukončeno v přechodové skříně v těže rozvodně. Nový ASX se umístí v blízkosti této přechodové skříně a dojde k přepojení pomocí stávajících –kabelů SYKFY.



#### 4.6.5. Sdělovací místnost

Ve sdělovací místnosti se provede montáž a zapojení optického rozvaděče a ukončení optického kabelu z trafostanice, dle specifikací ČD telematika. Dojde k propojení tohoto optického rozvaděče Patchcordem do přenosového zařízení.

#### 4.6.6. Softwarové úpravy

Provedou se nezbytné softwarové úpravy pro zajištění komunikace, dohled a ovládání na jednotce DŘT v trafostanici, na jednotce DŘT ve SpS 6kV a na elektrodispečinku.

#### 4.6.7. V místnosti vn rozvodny budou poslední dvě kobky vývodů na transformátory nahrazeny skříňovým rozváděčem 22kV, který bude obsahovat tři pole. První bude sloužit pro připojení kabelů. Další dvě pro připojení transformátorů. Pole budou obsahovat odpínače a pojistky. Transformátory budou připojeny vn kabely, které budou položeny ve stávajících kabelových kanálech.

#### 4.6.8. Stávající transformátory budou demontovány a ekologicky zlikvidovány. V transformátorových stáních budou provedeny nutné stavební úpravy a instalovány nové transformátory s převodem 22/0,4 kV o výkonu 400kVA. Výkon bude do rozváděče RH vyveden kabely v podlaze.

#### 4.6.9. Stávající místnost rozvodny nn bude zachována. Před instalací nového rozváděče bude nutné upravit kabelový kanál a instalovat rám pod rozváděč.

#### 4.6.10. Rozvaděč RH bude složen z jednoho přírodného pole, kde budou ukončeny přírodní kabely od transformátorů T1 a T2.

### 4.7. Inženýrské objekty

#### 4.7.1. Železniční svršek

##### 4.7.1.1. Navržená úprava odsunu Před začátkem sanace a začátkem výměny železničního svršku je navrženo provizorní napojení na stávající stav kolejí v úseku 16,917 – 17,200 jak směrově, tak výškově.

##### 4.7.1.2. V koleji č. 1 je navrženo provizorní propojení stávajícího stavu s novou polohou koleje č. 1 (upravené osové vzd. v místě spojky v.č. 1 – odsunutí přímé). Z tohoto důvodu je navržen příčný posun koleje č. dovnitř oblouku o max. 0,80 m (v konci oblouku) - směrové posuny jsou dle závěrů porad patrné z výkresové přílohy „2.1 Situace navrženého stavu v km 16,9 – 17,7“. Zhotovitel při realizaci stavebních prací musí zvolit takovou technologii prací, aby dodržel požadavek nezvedat v tomto úseku niveletu koleje (navržené zdvihy jsou dle požadavku minimální). Po odsunutí koleje č. 1 bude doplněno kolejové lože do předepsaného tvaru.

##### 4.7.1.3. Provizorní napojení koleje č. 2 na novou polohu přímé koleje, ve kterém je navržena v.č.2 téměř respektuje polohu stávající koleje a nedochází tedy oproti koleji č. 1 k výrazným příčným posunům osy koleje.

##### 4.7.1.4. Kolejové lože je v úseku provizorního napojení na stávající stav otevřené až do km 17,200 v obou kolejích. Od km 17,200 dále pokračuje jako kolejové lože v zapuštěné až do 17,350. Podél koleje č. 1 pokračuje kolejové lože otevřené do km 17,610, kde přechází v kolejové lože zapuštěné ve zbytku rekonstruovaného úseku. Podél koleje č. 2 je od km 17,350 kolejové lože otevřené, které přechází v km 17,501 na kolejové lože uzavřené až do konce rekonstruovaného úseku.

##### 4.7.1.5. V místě přechodových kolejnic, kde se mění tvar kolejnic z tvaru 60E2 na 49E1 jsou v koleji 4a a 5a navrženy pražcové kotvy v úsecích 50m s rozmístěním kotev na každém 3 pražci.

##### 4.7.1.6. V kolejích budou vloženy nové izolované styky (LIS). Celý rekonstruovaný úsek bude svařen do bezстыkové koleje.

##### 4.7.1.7. V souladu s oznámením o postradatelnosti železniční dopravní cesty v ŽST Teplice v Čechách budou sneseny:

- manipulační koleje:	
č.5 v délce bez výhybky	cca 180m
č.7 a 9 v délce bez výhybek	cca 60m
č.10 v délce bez výhybek	cca 220m
č.12 v délce bez výhybek	cca 35m

- výhybky:  
v.č.9 bude v rámci rekonstrukce svršku nahrazena novým kolejovým polem,  
v.č. 17 a 21 s náhradou kolejovým polem,  
v.č.11 a 20 bez náhrady.

#### 4.7.2. Železniční spodek

4.7.2.1. Nový železniční spodek bude proveden od km17,200 000 do km17,917 960 s ukloněnou plání 5% směrem k podélnému trativodnímu potrubí.

4.7.2.2. Úpravy žel. spodku v úsecích č. 1, 3 a 5

Navržené úpravy v těchto úsecích spočívají v odtěžení stávajícího kolejového lože včetně podloží pro zřízení konstrukčních vrstev. Návrh konstrukčních vrstev železničního spodku respektuje předpis S4 příloha č.7 tak, aby v úrovni pláň železničního spodku bylo docíleno min. hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{pl}=40$  MPa.

Ve všech těchto úsecích tj. v úseku 1, 3 a 5 je navržena konstrukce pražcového podloží typ 6 s použitím zlepšené zeminy dle vzorového listu Ž 4.16. a ČSN 73 6133. Po odtěžení zeminy bude na upravenou zemní pláň (vypádování 5% směrem k trativodům) rozprostřena vrstva zlepšené zeminy (tl. 300 mm po zhutnění) a na ní podkladní vrstva ze štěrku drti fr. 0-32 (min. tl. 450mm po zhutnění). Na takto upravenou pláň železničního spodku bude roztažena vrstva štěrkového lože z drceného lomového kameniva frakce 31,5/63 mm v celkové mocnosti 350 mm.

4.7.2.3. Skladba železničního spodku – úsek 1, 3, 5 :

**KPP** - PP Typ 6 pro požadované  $E_{pl}=40$  MPa, podle výsledků GTP

- kolejové lože o tloušťce 0,35 m (betonové pražce)
- konstrukční vrstva ze štěrku drti 0-32 mm o tloušťce 0,45 m, ID 0,95
- vrstva zlepšené zeminy o min. tloušťce po zhutnění 0,30 m, PS min 100%, min. relat. ulehlost ID=0,90, požadovaný min. modul přetvárnosti  $E_{pzlep}=40$  MPa
- zemní pláň v hl. 1,10 m od ložné plochy pražce

4.7.2.4. Úpravy žel. spodku v úsecích č. 2 a 4

Popisované úseky 2 a 4 řeší úpravu železničního spodku – ZKPP na mostních objektech v km 17,315 a 17,705. ZKPP byla navržena na základě provedeného GTP. Rekonstrukce mostního objektu v km 17,705 je součástí této stavby.

**ZKPP u mostu km 17,315**

U mostního objektu v km 17,315 rekonstruována i horní vrstva ZKPP s přivedením konstrukčních vrstev až k rubu opěry. V těchto samých místech bude ZKPP opět začínat za mostem.

Stávající odvodňovací zařízení na mostním objektu nebude dotčeno.

4.7.2.5. Na základě uvedeného je navrženo :

**ZKPP:**

**PP Typ 6** pro požadované  $E_{pl}=40$  MPa

- kolejové lože o tloušťce 0,35 m (betonové pražce)
- konstrukční vrstva ze štěrku drti 0-32 mm o tloušťce 0,50 m, ID 0,95
- vrstva zlepšené zeminy o min. tloušťce po zhutnění 0,30 m, PS min 100%, min. relat. ulehlost ID=0,90, požadovaný min. modul přetvárnosti  $E_{pzlep}=40$  MPa
- zemní pláň v hl. 1,10 m od ložné plochy pražce

Rozsah ZKPP je navržen tak, aby přechod na KPP nebyl umístěn v místě výhybek. Přechod ZKPP na KPP je vždy tedy umístěn až na vzdálenější straně za konci výhybek.

Rozsah sanace železničního spodku (rozsah KPP a ZKPP) je znázorněn ve výkresových přílohách „2.1 Situace navrženého stavu km 16,9 – 17,7“ a „2.2 Situace navrženého stavu km 17,7 – 18,0“.

**ZKPP u mostu km 17,705**

**ZKPP** tohoto mostu je řešeno v příslušném Stavebním objektu.



- 4.7.2.6. Konec sanace v kol. č. 5a a č.4 je navržen 1 m před koncem trháni žel. svršku.
- 4.7.2.7. Pro umožnění zřízení konstrukčních vrstev v kol. č. 4 bude nutno vyjmout i část stávající koleje před ZV 8 v dl. 33,0 m a za KV 8 v délce 24,0 m z důvodu snížení nivelety koleje. Po provedení úprav žel. spodku resp. rozhrnutí kolejového lože budou tyto vyjmuté stávající koleje vráceny zpět.
- 4.7.2.8. Pro všechny úseky platí :
- Přesnou recepturu zlepšené zeminy a případné úpravy její mocnosti v konstrukci KPP bude nutné stanovit až během realizace na základě provedených laboratorních zkoušek odebraných vzorků zemin v rozsahu předepsaném předpisem SZDC S4 za účasti a odsouhlasení geotechnikem na stavbě.
- Při provádění navržené sanace pražcového podloží ze zlepšené zeminy je nutné důsledně dodržet technologické postupy a předepsané parametry definované v předpise SZDC S4.
- 4.7.2.9. Odvodnění:
- Železniční spodek bude odvodněn novým plastovým trativodním potrubím DN150 a DN250 vedeného samostatnými větvemi podél kolejí č. 1 a 2 v celé délce rekonstruovaných kolejí. Jednotlivé úseky trativodních větví jsou rozděleny mostními konstrukcemi v km 17,315 a 17,705 na tři samostatné úseky.
- 4.7.2.10. Trativodní úsek č. 1 :
- Tento trativodní úsek č. 1 řeší odvodnění zachycených vod ze žel. spodku od začátku rekonstrukce až po mostní objekt v km 17,315 (tedy včetně ZKPP). Po obou vnějších stranách koleje č. 1 a 2 jsou navrženy podélné trativody DN 150.
- Svodné potrubí těchto větví úseku 1 je tvořeno svodným potrubím DN200 s vyústěním na svah drážního tělesa v blízkosti mostního objektu v km 17,315. Zakončení tohoto svodného potrubí navrhujeme betonovou monolitickou trativodní výustí, např. dle SZDC Ž3.14.
- Sklon trativodního potrubí přibližně kopíruje sklon koleje, sklon svodného potrubí je shodný 5‰.
- Celková délka trativodního potrubí tohoto úseku :
- |                        |          |
|------------------------|----------|
| Podél koleje č.1       | 90,00 m  |
| Délka svodného potrubí | 10,64 m  |
| Podél koleje č.2       | 100,00 m |
| Délka svodného potrubí | 10,62 m  |
- 4.7.2.11. Trativodní úsek č. 2 :
- Tento trativodní úsek začíná v těsné blízkosti mostního objektu km 17,315. Je rovněž navrženo odvodnění zachycených vod ze žel. spodku v úseku od MO km 17,315 (včetně ZKPP) až po MO 17,705 (rovněž včetně přílehlého ZKPP). Po obou vnějších stranách koleje č. 1 a 2 jsou navrženy podélné trativody DN 150 zakončené před rekonstruovaným mostním objektem km 17,705. Trativodní větev za v.č. 3 je pod kolejí č. 4 převedena zpět podél koleje č. 2 a následně potom přes šachtu Š2.17 přes kolej 2 a 1 do šachty Š1.14. Z této šachty Š.1.14 je zachycená voda směřována svodným potrubím na svah drážního tělesa.
- Svodné potrubí pod kolejemi je tvořeno svodným potrubím DN200. Zakončení svodného potrubí směřujícího na svah tělesa navrhujeme betonovou monolitickou trativodní výustí, např. dle SZDC Ž3.14.
- Sklon trativodního potrubí přibližně kopíruje sklon koleje, sklon svodného potrubí je shodný 5‰.
- Celková délka trativodního potrubí tohoto úseku :
- |                        |                          |
|------------------------|--------------------------|
| podél koleje č.1       | 368,5 m                  |
| podél koleje č.2       | 349,5 m                  |
| délka svodného potrubí | 4,71 m + 9,53 m + 8,89 m |
- 4.7.2.12. Trativodní úsek č. 3 :

Třetí úsek trativodu, začíná těsně za mostem v km 17,705 a spočívá ve zřízení dvou samostatných větví trativodního potrubí DN150 podél koleje č. 1 a č.5a a mezi kolejemi č.2 a č.4.

Větev trativodu vlevo koleje č. 1 a následně podél koleje 5a je přes šachtu Š1.19 svedena pod koleji č.5a do šachty Š1.20 svodným potrubím opět ke koleji č. 1. Dále potom trativod pokračuje podél výhybky č. 10 vlevo do Š1.22, kde je kolmo na kolej navrženo svodné potrubí do šachty Š23. Délka této větve trativodu je 181,00 m, trativodní potrubí je DN 150, svodné potrubí pod kolejemi DN 200 (dl. 4,75 m + 7,20 m).

Větev trativodu vně koleje 2 je směřováno až do šachty Š2.22, kde je navrženo kolmo na kolej zřízení svodného potrubí do šachty Š23. Délka této větve trativodu je 177,00 m, trativodní potrubí je DN 150, svodné potrubí pod kolejemi DN 200 (dl. 6,02 m).

Celková délka trativodního potrubí tohoto úseku :

podél koleje č.1a 5a	181,0 m
délka svodného potrubí	4,75 + 7,20 m
podél koleje č.2	177,0 m
délka svodného potrubí	6,02 m

Od této šachty Š23 (do které jsou svedeny obě větve) je v dl. 92,23 m navrženo nové trativodní potrubí DN 250 umístěné mezi kolejemi č. 1 a 2 do stávající kanalizační stoky/potrubí. Současně však se v místě tohoto navrženého potrubí nachází stávající odvodňovací zařízení z jiné stavby, které bude demontováno a toto nové potrubí DN 250 ho nahradí. Podél tohoto potrubí tedy není již navržena žádná sanace žel. spodku sousedních kolejí, ale toto potrubí bude sloužit pro zachycení vod ze současného kolejiště a pro převedení vod.

Stávající kanalizační šachta z betonových skruží o průměru cca 1,0 m s ocelobetonovým poklopem se nachází v ose os kolejí č.1 a č.2 bezprostředně před železničním přechodem na začátku nástupiště.

V části trativodu vlevo koleje č. 1 tohoto úseku od šachty Š 1.18 je sklon trativodu nižší než 5‰, respektive 3,72‰ z důvodu stísněných výškových poměrů pro napojení na stávající kanalizační stoku. Tato část trativodního potrubí bude uložena do betonového lože. Ve druhé části, tj. podél koleje č. 2 od šachty Š2.21 je rovněž snížen sklon trativodu z důvodu napojení na stávající šachtu. Trativodní potrubí je v tomto úseku ve sklonu 3‰ a bude uložen do betonového lože. Sklon 3‰ je také v napojení v části trativodu mezi šachtami Š23, Š24 a stávající kanalizační šachtou, potrubí bude rovněž uloženo do betonového lože.

Výškové řešení sklonu trativodu je patrné z příloh č. 3.1 a 3.2 Podélné profily koleje 1 a 2.

#### 4.7.2.13. Trativody :

Rýhy trativodu budou vyhloubeny do hloubky min 0,30 m pod úroveň zemní pláň, šířky 0,6m. Na dno do lože z písku se uloží částečně perforované drenážní trubky, DN150 a DN250, s perforovanou plochou ve výšce 220°.

#### 4.7.3. Mosty, propustky a zdi

- 4.7.3.1. Nosná konstrukce je tvořena monolitickým železobetonovým polorámem o světlosti 8,00 m, založení nosné konstrukce je navrženo na hlubinné na mikropilotách vetknutých do základových pasů ze železobetonu. Do základových pasů jsou vetknuty rámové stojky. Jsou navržena železobetonová svahová křídla. Dilatační spáry mezi nosnou konstrukcí a křídly budou vyplněny extrudovaným polystyrénem a v nezasypaných částech těsněny trvale pružným tmelem. V zasypané části dilatační spáry bude spára těsněna po krajích přitaveným asfaltovým modifikovaným pásem Ten bude zakryt ochranným asfaltovým izolačním pásem. Celá nosná konstrukce bude v rubu ochráněna deskami z extrudovaného polystyrénu tl. 50 mm, které budou překryty geotextilií. Na rubovou stranu (a zasypanou lícovou stranu) bude u všech křídel provedena hydroizolace proti stékající vodě a zemní vlhkosti. Poloha dilatační spáry mezi jednotlivými fázemi výstavby byla navržena dle dohodnutého harmonogramu pořadí výluk. Před stavbou bude poloha spáry aktualizována v rámci dokumentace zhotovitele podle skutečného pořadí výluk v jednotlivých skupinách kolejí. Na obou stranách mostu budou zhotoveny nové železobetonové monolitické římsy. Na římsách na nosné



konstrukci a krátkých rovnoběžných křídlech navazujících na NK a dále na kolmých křídlech budou osazena nová ocelová třímadlová zábradlí výšky 1,1 m. Budou provedena opatření proti účinkům bludných proudů.

- 4.7.3.2. V rámci přestavby mostu dojde také k úpravě příčného uspořádání místní komunikace pod mostem. Místní komunikace je navržena jako dvoupruhová s chodníkem vpravo a dále bude vyrovnána niveleta komunikace pod mostem.

#### 4.7.4. Pozemní komunikace

- 4.7.4.1. V rámci rekonstrukce mostu km17,705 budou provedeny úpravy místní komunikace pod mostem v ul. U Pivovaru. Vzhledem k omezené podjezdové výšce 3,0 m budou osazeny nové značky B16 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž výška přesahuje vyznačenou mez“ s hodnotou 3,0 m – viz příloha F.2.
- 4.7.4.2. V rámci úpravy mostu bude provedena změna příčného uspořádání komunikace pod mostem. Je navrženo příčné uspořádání komunikace zleva bezpečnostní odstup min. 0,5 m 2x jízdní pruh 2,5 m a chodník 1,5 m.
- 4.7.4.3. U stávající koleje č.8, v místě snesených kolejí 10 a 12, bude zřízena volná skládka/ zpevněná plocha. Délka volné skládky bude 100m a šířka 6m. Hrana volné skládky směrem ke koleji č. 8 bude tvořena betonovým silničním obrubníkem, který bude osazen do betonového lože ve vzdálenosti 1,75m od osy koleje a dále po obvodu zpevněné plochy a příjezdové komunikace. Betonový obrubník bude svou horní hranou kopírovat niveletu koleje a nebude přesahovat úroveň povrchu zpevněné plochy/volné skládky. Volná skládka bude zpřístupněna příjezdovou komunikací ze stávající zpevněné plochy na pozemku SZDC v šířce 3,0 m a délky zhruba 40 m. Umístění volné skládky je patrné z přílohy 2.2 Situace navrženého stavu km 17,7 – 18,0.
- 4.7.4.4. V místě volné skládky bude využit stávající materiál ze štěrkodrti fr. 32/63mm, který bude urovnán a zhutněn. Následně budou rozprostřeny živичné vrstvy.

#### 4.7.5. Kabelovody, kolektory

S umístěním kabelovodů ani kolektorů se ve stavbě nepočítá. Dojde k definitivním, či dočasným přeložkám kabelů a pokládce nových, či zabezpečení jejich budoucího zafouknutí položením HDPE trubek.

#### 4.7.6. Protihlukové objekty

Na základě zpracované akustické studie nejsou navržena žádná protihluková opatření.

#### 4.8. Trakční a energická zařízení

- 4.8.1. Je navržena kompletní výměna trakčních podpěr v části ŽST dotčené stavbou (trakční podpěry č. 7-8 až 41-42). Kromě nosných konstrukcí TV bude včetně stožárů a přístrojů vyměněn i napájecí převěs 39-40 (nové st.č.39A-40A). Dále, z důvodu provizorního napojení příčně posunuté koleje č.1 do koleje stávající, bude nahrazen i stávající stožár č. 3. Rekonstrukce ostatních stožárů ze směru od Bohosudova řeší související navazující stavba. Základy trakčních podpěr jsou navrženy hloubené betonové monolitické podle typového podkladu "Základy trakčního vedení" , (SUDOP Praha, zpracováno v dubnu 2006). Z důvodu zajištění chodu stávajících zařízení při realizaci stavby je nutné respektovat stávající úložné kabelové rozvody, drátovody a pod. V rámci stavby též dojde k úpravám stávajícího osvětlení. Dva stávající stožáry JŽ č. 4 a 5 nahrazeny novými sklopnými 8m stožárky osvětlující výhybku č. 3. A to včetně nového kabelu. Nové pohony pro ÚO 401 a 402 budou instalovány na stejné stožáry TV č.5 a č.6, kabelový rozvod pro DOÚO zůstane zachován původní. Před zahájením zemních prací v daném prostoru je třeba provést jeho vytýčení a v případě kolize se provede nezbytný posun trasy kabelů DOÚO. Budou osazeny 2 nové ÚO včetně nového ovládacího rozvaděče odpojovačů. S ohledem na změnu konfigurace kolejíště a osazení nových výhybek tvaru J60 budou instalovány nové soupravy elektrického ohřevu u výhybek č.1, 2, 3, 4, 5 a 10. V souvislosti s rekonstrukcí mostu km 17,705 dojde k provizorním i definitivním přeložkám stávajících rozvodů NN a VN. Rekonstrukce mostu je rozdělena na 2. etapy, vždy samostatně pro každou kolej. V každé z etap se provedou nejprve provizorní přeložky kabelů do tras na konstrukci kabelového roštu vně mostu (v chráničkách) a poté definitivní přeložky zpět do tras na mostě s uložením do kabelových žlabů. (viz v.č.6 a č.7). Dále bude provedena kompletní obnova ukolejnění v dotčené (rekonstruované) části ŽST Teplice v Čechách

#### 4.9. Vyzískaný materiál

- 4.9.1. O využití vyzískaného materiálu bude rozhodnuto na základě kategorizace svrškového materiálu, která se zpracovává před realizací stavby a přesně vyhodnocuje konkrétní stav vyzískaného materiálu.

#### 4.10. Životní prostředí a nakládání s odpady

- 4.10.1. Záměr podle stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, ze dne 11.8. 2017, č.j.: 3081/ZPZ/2017, nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 o posuzování vlivů na životní prostředí
- 4.10.2. Vliv stavby na Evropsky významné lokality a ptačí oblasti byl vyloučen stanoviskem Krajského úřadu Ústeckého kraje, (podle § 45i), ze dne 29. 11. 2017, č.j.: 4499/ZPZ/2017/N-2785

### 5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY

- 5.1.1. Při zpracování harmonogramu je nutné vycházet z jednotlivých stavebních postupů uvedených v ZOV Projektu a dodržet množství a délku předjednaných výluk.
- 5.1.2. V harmonogramu postupu prací je nutno dle ZOV projektové dokumentace stavby respektovat zejména následující požadavky a termíny:
- termín zahájení a ukončení stavby
  - možné termíny uvádění provozuschopných celků do provozu
  - výlukovou činnost s maximálním využitím výlukových časů
  - uzavírky pozemních komunikací
  - přechodové stavy, provozní zkoušky (kontrolní a zkušební plán)
  - koordinace se souběžně probíhajícími stavbami
- 5.1.3. Zhotovitel se zavazuje v souladu s projektovou dokumentací, část dopravní technologie, považovat zde uvedené množství a délku výluk za maximální. Objednatel si vyhrazuje právo pozměnit zhotoviteli navržené časové horizonty rozhodujících výluk s cílem dosáhnout jejich maximálního využití a sladění s výlukami sousedních staveb.
- 5.1.4. Závazným pro zhotovitele je rozsah výluk
- 5.1.5. V následující tabulce jsou uvedeny předpokládané termíny výluk:

postup	typ výluky	doba trvání
<b>zahájení stavby</b>		duben 2018
<b>Přípravné práce</b>	<i>bez nepřetržité výluky</i>	duben – červen 2018
<b>0. etapa</b>	3N	červen
<b>1. etapa</b>	75N	8. červen 2018 – 21. srpen 2018
<b>1. etapa (1. TK směr Krupka-Bohoudov)</b>	17N	5. – 21. srpen 2018
<b>2. etapa</b>	70N	22. srpen 2018 – 30. říjen 2018
<b>2. etapa (2. TK směr Krupka-Bohoudov)</b>	30N	22. srpen – 20. září 2018
<b>dokončovací práce</b>	<i>bez nepřetržitých výluk 20 dní</i>	listopad 2018
<b>ukončení stavby</b>		15měsíců od zahájení stavebních prací (viz smlouva)*

\*) Datum ukončení stavby je závislé na termínu zahájení stavebních prací.

### 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. Objednatel umožňuje Zhotoviteli 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](mailto:typdok@tudc.cz), www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

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