

**Příloha č. 3c)**

## **Zvláštní technické podmínky**

**Záměr projektu**

**„Revitalizace trati Osek město – Dubí –  
Moldava v Krušných horách“**

Datum vydání: 03. 05. 2021

## OBSAH

<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>2</b>
<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1 Předmět zadání.....	3
1.2 Hlavní cíle stavby .....	3
1.3 Umístění stavby .....	3
1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení).....	4
<b>2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ .....</b>	<b>4</b>
2.1 Podklady pro zpracování .....	4
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY .....</b>	<b>4</b>
<b>4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....</b>	<b>5</b>
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	5
4.3 Organizace výstavby .....	6
4.4 Zabezpečovací zařízení .....	6
4.5 Sdělovací zařízení .....	7
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení .....	8
4.7 Železniční svršek a spodek .....	8
4.8 Nástupiště .....	9
4.9 Železniční přejezdy .....	10
4.10 Mosty, propustky, zdi .....	10
4.11 Železniční tunely .....	12
4.12 Ostatní objekty .....	13
4.13 Pozemní stavební objekty .....	13
4.14 Geodetická dokumentace.....	14
4.15 Životní prostředí .....	14
<b>5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY .....</b>	<b>15</b>
<b>6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>15</b>
<b>7. PŘÍLOHY.....</b>	<b>16</b>

## 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.

<b>ČD</b> .....	České dráhy, akciová společnost
<b>EH</b> .....	Hodnocení ekonomické efektivity
<b>OŘ</b> .....	Oblastní ředitelství
<b>SSZ</b> .....	Stavební správa západ
<b>SŽ</b> .....	Správa železnic, státní organizace
<b>SŽDC</b> .....	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
<b>SŽG</b> .....	Správa železniční geodézie
<b>NK</b> .....	Nosná konstrukce
<b>SS</b> .....	Spodní stavba
<b>PKO</b> .....	Proti korozní ochrana
<b>OK</b> .....	Ocelová konstrukce
<b>VMP</b> .....	Volný mostní průřez
<b>VSMP</b> .....	Volný schůdný a manipulační prostor
<b>SPS</b> .....	Správa pozemních staveb
<b>TZZ</b> .....	Traťové zabezpečovací zařízení

## **1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA**

### **1.1 Předmět zadání**

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování **Záměru projektu** (dále též „ZP“) včetně **doprovodné dokumentace** (dále též „DD“) na stavbu „**Revitalizace trati Osek město – Dubí – Moldava v Krušných horách**“ (dále jen „**Stavba**“) v souladu se zadávací dokumentací a návrhem technického řešení, které zajistí níže uvedené cíle.
- 1.1.2 **Záměr projektu** 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. Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.
- 1.1.3 Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání Záměru projektu na Centrální komisi Ministerstva dopravy (CK MD).
- 1.1.4 Zhotovitel provede členění ZP dle Směrnice MD V-2/2012, členění a rozsah Doprovodné dokumentace je uveden v kapitole 5. 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) a „Vzory Popisového pole a Seznamu“ (viz Příloha 7.1.2).
- 1.1.5 Součástí ZP bude zpracování ekonomického hodnocení, které bude provedeno podle platné rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“) a dále dle kap. 5.1.1.
- 1.1.6 Součástí plnění je i zajištění a doplnění potřebných podkladů, (nad rámec podkladů uvedených v čl. 2.) a mapových podkladů, nezbytných ke zpracování záměru projektu.
- 1.1.7 Veškeré potřebné podklady, zejména pasportní dokumentace, archivní dokumentace, informace o přepravních výkonech, informace o majetkových poměrech apod. si zajistí zhotovitel a jejich pořízení je součástí nákladů zakázky.
- 1.1.8 Předmětem zakázky je dále projednání záměru projektu a doprovodné dokumentace se složkami SŽ (odborníky GŘ, SSZ, OŘ), s objednateli dopravy a dopravci, s obcemi a vlastníky pozemků dotčenými stavbou a podle potřeby dalšími osobami stanovenými Objednatелеm.
- 1.1.9 Zhotovitel zajistí závěrečné projednání připomínek a Objednatелеm přijaté připomínky zapracuje do záměru projektu a doprovodné dokumentace. Bez souhlasu Objednatele není oprávněn měnit obsah a rozsah záměru projektu a doprovodné dokumentace. Při projednání zpracovávané dokumentace stavby bude postupovat v součinnosti s Objednatелеm a dbát jeho pokynů.

### **1.2 Hlavní cíle stavby**

- 1.2.1 Hlavním cílem je udržení provozuschopnosti dráhy a zamezení možnému ukončení provozu a tím předejít znehodnocení předchozích investic.
- 1.2.2 Cílem projektu je provedení rekonstrukce tratě a železničních stanic se zlepšením jejich kvalitativních parametrů, směřující k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu, odstranění technicky nevyhovujícího stavu ŽDC, odstranění propadů traťové rychlosti a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
- 1.2.3 Investicí dojde ke snížení nákladů na údržbu trati.

### **1.3 Umístění stavby**

- 1.3.1 Stavba bude probíhat na trati Louka u Litvínova – Moldava v Krušných horách.

- Kraj: Ústecký
- Okres: Teplice
- Katastrální území: Osek u Duchcova, Háj u Duchcova, Domaslavice, Křižanov u Hrobu, Hrob, Verneřice u Hrobu, Mlýny, Košťany, Mstišov, Dubí u Teplic, Mikulov v Krušných horách, Nové město u Mikulova, Moldava
- TUDU: 0703B1, 0703BA, 070304, 0703C1, 070308, 0703D1, 070402, 0704B1
- Začátek a konec stavby: cca od km 137,700 do km 158,081; přesné hodnoty staničení budou upřesněny podle rozpracování dokumentace

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

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Regionální
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6/F4
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	148 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	535
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	135
Číslo traťového a definičního úseku	TÚ 0703, 0704
Traťová třída zatížení	A1
Maximální traťová rychlost	50km/h
Trakční soustava	žádná
Počet traťových kolejí	Jednokolejná trať

Správu v traťovém úseku zajišťuje OR Ústí nad Labem

## 2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

### 2.1 Podklady pro zpracování

- 2.1.1 Dokumentace skutečného provedení stávajícího stavu, kterou si zhotovitel v rámci plnění předmětu díla zajistí u správce OR Ústí nad Labem, který ji na vyžádání poskytne.
- 2.1.2 Dostupné geodetické a mapové podklady v TU: 0703 km 137,8 – 148,8 a 0704 km 148,9 – 158,0 zajistí Objednatel prostřednictvím SŽG Ústí nad Labem. Mapové podklady budou zpracovány do hranic dráhy.
- 2.1.3 Národní strategie cyklistické dopravy, MD, 2013.
- 2.1.4 Cyklistická doprovodná infrastruktura, vydané MD v r. 2010.
- 2.1.5 Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy, SŽ, GR O26, v platném znění, uvedena v příloze 7.1.3.
- 2.1.6 Zpřesnění Sm. V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON, SŽDC, GR O6, v platném znění, uvedena v příloze 7.1.4.
- 2.1.7 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, vydané MD v r. 2019, dostupná na <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/koncepce-pri-nakladani-s-nemovitostmi-osobnich-nadrazi>.

## 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 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:
  - 3.1.2.1 Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov (probíhá realizace)
  - 3.1.2.2 Zvýšení zabezpečení trati v úseku Louka u Litvínova (mimo) – Osek město (včetně) - (předpoklad realizace 2022/2023)
  - 3.1.2.3 Oprava zabezpečení a výstroje trati Louka u Litvínova – Osek - (předpoklad realizace 2022/2023)

## 4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### 4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Jedná se o horskou trať se stoupáním až 42 promile, která stoupá až do výšky 800 m. n. m. Trať je považována za unikátní technickou památku a skvělou ukázkou technické vyspělosti. Jako taková je od roku 1998 téměř celá památkově chráněna (viz příloha 7.1.9).
- 4.1.2 Kromě jednotlivých stavebních objektů (26 mostů, 12 propustků, 2 tunelů a 3 budov) je chráněno těleso trati jako takové, tedy zejména náspy, zářezy, plochy. Železniční svršek památkově chráněn není.
- 4.1.3 Pokud jde o velké výpravní budovy, Správa železnic vlastní budovy v žst. Osek a v žst. Hrob. Budovy v dopravnách Dubí a Moldava v Krušných horách a v zastávce Nové Město u Mikulova jsou v cizím vlastnictví jako nepotřebné pro provozování trati.
- 4.1.4 Vzhledem k památkové ochraně této dráhy musí být všechny stavební úpravy a prvky, které budou použity, odsouhlaseny příslušným památkovým orgánem.
- 4.1.5 Upozorňujeme, že řešený úsek trati se částečně nachází v území s archeologickými nálezy (viz příloha 7.1.9), všechny připravované práce je nutné předem hlásit Archeologickému ústavu.
- 4.1.6 Pro danou trať Osek město – Dubí – Moldava v Krušných horách byla dle „Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy“ vybrána tato varianta: **Zachování organizování a řízení drážní dopravy podle předpisu SŽDC D3 s doplněním technické podpory** (dále také jen „**varianta D3 s traťovým souhlasem**“).
- 4.1.7 V této variantě je vyžadována výstavba technického (zabezpečovacího a případně sdělovacího) zařízení, zajištění kabelizace, umístění technologie apod. Bližší specifikace následující odstavce.
- 4.1.8 Definovaná varianta byla stanovena na základě projednání v rámci Správy železnic (úseku provozuschopnosti dráhy, úseku řízení provozu a úseku modernizace dráhy).

### 4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Dopravní technologie bude zpracována dle Přílohy č. 1 směrnice generálního ředitele č. 11/2006.
- 4.2.2 Pro výhledový rozsah dopravy si zhotovitel zajistí také dostatečné podklady od objednatelů regionální dopravy a následně tento rozsah potvrdí Správa železnic, státní organizace, GŘ O6.
- 4.2.3 Přehled frekvence cestujících zajistí zhotovitel dokumentace.
- 4.2.4 Pro výhledový rozsah dopravy bude zpracován návrhový 2h fragment GVD. Dopravní technologie bude kromě pravidelných vlaků uvažovat s volnými trasami pro potřeby jízdy vozidel údržby tratí. To je důležité zejména v zimním období, kdy velice často probíhají jízdy sněhové frézy a je nutné vozidla údržby v libovolné dopravně odstavit nebo křížovat s pravidelnými osobními vlaky.

### 4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 Součástí textové části bude rámcový popis organizace výstavby s odhadem délky nepřetržitých výluk pro potřeby stanovení rozsahu náhradní autobusové dopravy do ekonomického hodnocení.

### 4.4 Zabezpečovací zařízení

- 4.4.1 Popis stávajícího stavu

4.4.1.1 Je popsán v PND3 – tedy v dopravních s kolejovým rozvětvením jsou výhybky uzamčeny výměnovými zámky, boční ochrany jsou zajištěny výkolejkami a odvratnými polohami výhybek. Výsledné klíče od těchto zámků jsou součástí soupravy hlavních klíčů pro trať D3. Sídlo dirigujícího dispečera je v ŽST Louka u Litvínova. V řešeném úseku se nachází 1 přejezd vybavený zabezpečovacím zařízením a to P2184 v km 148,387 (typ AŽD 71, kategorie 3SNL počítače náprav, přejezdníky, ovládání pagerem). Bezpečnost je zajištěna telefonickým dorozumíváním pomocí mobilních telefonů.

- 4.4.2 Požadavky na nový stav

4.4.2.1 V rámci stavby bude v ŽST Osek město vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie v mezistaničním úseku Louka u Litvínova – Osek město bude stavebně a technologicky připraveno v rámci stavby „Zvýšení zabezpečení trati v úseku Louka u Litvínova (mimo) – Osek město (včetně)“. Dokončeno, respektive zapojeno bude až s výstavbou nového SZZ v ŽST Osek město.

4.4.2.2 V dopravních D3 Hrob, Dubí a Moldava v Krušných horách budou použita hlavní krycí návěstidla, a to ke krytí prostorového oddílu mezi dopravními D3. Použito bude zpravidla jedno krycí návěstidlo stožárové na odjezdovém zhlaví dopravní D3. Krycí návěstidla budou ovládána přímo dirigujícím dispečerem dotčené tratě. V krycích návěstidlech budou zapracována PZS, jejichž přibližovací úseky zasahují do dopravní, resp. pro které je nutno uplatnit dobu zpoždění rozsvícení návěstidla pro uplynutí chybějící části přibližovací doby; pro informování o stavu ostatních PZS jsou použity přednostně přejezdníky, resp. zohledněn stávající stav.

4.4.2.3 Způsob ovládání dispečerem D3 je možný prostřednictvím pracoviště JOP nebo, pokud je to v daném případě účelné, prostřednictvím standardních ovládacích a indikačních prvků pro reléové zařízení. V cílovém stavu budou zařízení ovládána z RDP Ústí nad Labem hl. n., obvod sever.

4.4.2.4 Pro zabezpečení jízdy do prostorového oddílu mezi dopravními D3 se použije zjednodušený traťový souhlas pro trať D3. Souhlas D3 je v základním stavu v bezsouhlasovém stavu, k nastavení příslušného směru souhlasu D3 dochází při povelu k rozsvícení dovolující návěsti na krycím návěstidle.

4.4.2.5 Výhybky budou osazeny samovratnými přestavníky v kombinaci s řádně nadimenzovaným elektrickým ohřevem výměn, nebo zámky s klíči na soupravě hlavních klíčů nebo drženy v ústředním zámku. Pro výhybky se samovratnými přestavníky musí být zřízeno světelné návěstidlo výhybky se samovratným přestavňákem pro jízdu proti hrotu

4.4.2.6 V úrovni námezdníku na konci každé dopravní koleje v dopravně D3 bude vyhodnocováno nedovolené projetí návěstidla. Pro tuto funkci se uplatní požadavky TS 2/2014-SZ (Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků, Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla).

4.4.2.7 Jako prvky pro zjišťování volnosti budou nasazeny počítače náprav (pro kontrolu volnosti úseku mezi krycími návěstidly sousedních dopravní D3, příp. mezi krycím návěstidlem dopravní D3 a vjezdovým návěstidlem přilehlé stanice). Na tratích D3 mohou být ponechány i stávající prvky pro zjišťování volnosti, jsou používány například u PZS. Pro ovládání Eurobalíz a zajištění

funkce VNPN je možno použít snímače počítače náprav s využitím směrového výstupu.

- 4.4.2.8 Nezávisle na aktuálním vybavení vozidel systémem ETCS bude pro zajištění zastavení vlaku vybaveného mobilní částí ETCS u námezdníku na konci každé dopravní koleje v dopravně D3 použito balízové skupiny ETCS (jedna přepínatelná a jedna nepřepínatelná Eurobalíza) pro zastavení vlaku, který nerespektuje návěst zakazující jízdu.
- 4.4.2.9 Dále bude zřízena balízová skupina (jedna přepínatelná a jedna nepřepínatelná Eurobalíza) před Lichoběžníkovou tabulkou dopravní D3 pro vydání povelu k zastavení protijedoucího vlaku v případě detekce nedovoleného odjezdu vlaku z dopravní D3.
- 4.4.2.10 S ohledem na charakter trati a množství krádeží v minulosti se doporučuje kabelovou trasu realizovat formou řádného zakrytí v terénu, výběhy trasy např. k propustku musí být řádně obetonovány. Pokud je předpoklad budoucích příloží (ETCS), je třeba položit prázdné kabelové žlaby, nebo korugované hadice.
- 4.4.2.11 Řešení případných nových technologických objektů bude předběžně konzultováno s NPÚ.

## **4.5 Sdělovací zařízení**

### **4.5.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.5.1.1 Bezpečnost je zajištěna telefonickým dorozumíváním pomocí mobilních telefonů, sdělovací zařízení není na trati žádné.

### **4.5.2 Požadavky na nový stav**

- 4.5.2.1 Sdělovací zařízení – musí být kompatibilní s použitými typy zabezpečovacího zařízení (automatické zastavení vlaku při nedovolené jízdě, automatické informování cestujících, možnost komunikace mezi dispečerem a strojvedoucími na trati). Vzhledem k odlehlosti zastávek od obydlených prostor a množství krádeží v minulosti se nepředpokládá budování automatického vizuálního systému, ale pouze rozhlasové zařízení.
- 4.5.2.2 Bude stanoveno, zda bude kabelizace (optická nebo metalická) pokládána po celé délce řešené tratě, nebo i v navazujících úsecích pro napojení na datovou síť SŽ. Kabelizace bude řešena dle dopisu O14 – Doplnění koncepce „Zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy“, č. j. 16756/2021-SŽ-GR- O14 ze dne 8. března 2021. Při volbě případné kabelové trasy je třeba zohlednit památkovou ochranu železničního spodku.
- 4.5.2.3 Jako základní rádiové spojení může být ponecháno v provozu zařízení SRV, bude-li vůči výhledovému stavu posouzeno jako vyhovující. V případě, že bude stávající zařízení SRV shledáno projektantem jako nevyhovující, bude navržen rádiový systém, GSM-R.
- 4.5.2.4 V případě, že bude návrh GSM-R shledán jako nutný, bude řešeno umístění BTS pro GSM-R. Návrh systému (umístění BTS) bude následně projednán s orgány památkové péče. Při návrhu možných lokalit pro umístění stožárů BTS je třeba zohlednit požadavky památkové ochrany. Pokud nebude možné najít vhodný kompromis s umístěním stožárů na pozemcích dráhy, bude nutné začít řešit možnost jejich umístění ve větší vzdálenosti od trati (mimo pozemky dráhy). Dále je nutné řešit požadavky na vzhled stožárů a antén z hlediska památkové ochrany. Pro případ zřízení systému GSM-R je vhodné stanovit omezující podmínky památkové ochrany co nejdříve. Případné stavební úpravy na trati navrhovat tak, aby ani budoucí výstavbě GSM-R pokud možno nebránily, nebude-li nakonec GSM-R součástí této stavby.



- 4.5.2.5 Viditelné venkovní prvky, jako jsou reproduktory rozhlasu pro cestující, kamery, informační tabule a zabezpečení objektů (PZTS, EPS případně LDP) je třeba řešit z hlediska památkové ochrany. V případě nutnosti umístění zařízení na zastávky, je třeba řešit podmínky památkové ochrany i z hlediska provedení a vzhledu venkovních skříní nebo jiných objektů.

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

### **4.6.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.6.1.1 V dopravních D3 Osek město, Hrob a Moldava v Krušných horách je venkovní osvětlení železničních prostranství a prostor pro cestující zajištěno výbojkami na stožárech typu JŽ za hranicí životnosti. V dopravně D3 Dubí je osvětlení zajištěno 2 kusy OV, na hraně životnosti. Není instalováno žádné EOv.
- 4.6.1.2 V zastávkách Horní Háj, Střelná v Krušných horách, Mikulov v Krušných horách a Mikulov Nové Město je prostor pro cestující osvětlen výbojkovými svítidly na stožárech typu PS.

### **4.6.2 Požadavky na nový stav**

- 4.6.2.1 V žst. Osek město, dopravních D3 Hrob, Dubí a Moldava v Krušných horách budou provedeny úpravy napájení a obnoveny všechny kabelové rozvody, včetně přípojek, rozvaděčů a osvětlení. V dopravních bude provedeno záskokového napájení 1. stupně zabezpečovacích zařízení a doplnění EOv, dle požadavku jednotlivých správ. Původní stožáry osvětlení budou pokud možno zachovány a rekonstruovány s možností vybavení LED svítidly. V případě potřeby lze navrhnout nové stožáry, které musí mít vzhled stožárů původních. Napojení technologie do systému DDTS.
- 4.6.2.2 V zastávkách Horní Háj, Střelná v Krušných horách, Mikulov v Krušných horách a Mikulov Nové Město budou provedeny úpravy napájení a obnoveny všechny kabelové rozvody, včetně přípojek, rozvaděčů a osvětlení. Původní stožáry osvětlení budou pokud možno zachovány a rekonstruovány s možností vybavení LED svítidly. V případě potřeby lze navrhnout nové stožáry, které musí mít vzhled stožárů původních. Napojení technologie do systému DDTS.
- 4.6.2.3 Vzhledem k uvažované instalaci EOv a předpokládanému navýšení odběru elektrické energie bude prověřena budoucí energetická náročnost napájení.
- 4.6.2.4 Návrh osvětlení musí splňovat požadavky Předpisu SŽDC E11.

## **4.7 Železniční svršek a spodek**

### **4.7.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.7.1.1 V daném rozsahu stavby se nacházejí 4 traťové úseky a 4 staniční úseky:
- V traťovém úseku Osek město - Hrob se nachází převážně svršek z let 1960 – 1964, dřevěné pražce, kolejnice tv. A.
  - V úseku Hrob – Dubí se nachází převážně svršek z let 1967 – 1972, betonové pražce SB5, kolejnice tv. T.
  - V úseku Dubí – Mikulov – Nové město zast. se nachází převážně svršek z let 1949 – 1968, dřevěné pražce, kolejnice tv. A.
  - V úseku Mikulov – Nové město zast. – Moldava v Krušných horách se nachází převážně svršek z roku 1976 betonové pražce SB5, kolejnice tv. S49.
  - Ve stanici Osek – město se nachází 9 poměrových výhybek z let 1982 – 2018 tv. S49 na dřevěných/ocelových pražcích a 3 stupňové výhybky z roku 1955 tv. A na ocelových pražcích.
  - Ve stanici Hrob se nachází 11 stupňových výhybek z let 1931 - 1965 tv. A, T na dřevěných pražcích.



- Ve stanici Dubí se nachází 6 poměrových výhybky z let 1985 – 2008 tv. S49 na dřevěných pražcích a 3 stupňové výhybky z let 1960 – 1966 tv. A na dřevěných pražcích.
  - Ve stanici Moldava se nachází 1 poměrová výhybka z roku 1987 tv. S49 na dřevěných pražcích a 7 stupňových výhybek tv. A, T na dřevěných/ocelových pražcích.
- 4.7.1.2 Traťové úseky jsou jednokolejné. V jednotlivých traťových úsecích jsou opakovaně zaváděna omezení traťové rychlosti z důvodu špatného stavu železničního svršku i spodku. Traťová rychlost se pohybuje v rozsahu 10 – 50 km/h. Odvodnění železničního spodku vesměs neexistuje, projevuje se nedostatečná únosnost pražcového podloží.
- 4.7.2 Požadavky na nový stav
- 4.7.2.1 Bude navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku v celém rozsahu stavby. V závislosti na zvolené koncepci zabezpečovacího zařízení bude navrženo zvýšení traťové rychlosti. Kolejnice v traťových a staničních kolejích budou navrženy tvaru S49. Ve staničních úsecích se požadují pražce dřevěné, v mezistaničních úsecích lze zvolit pražce betonové. S ohledem na směrové vedení trati s oblouky o malých poloměrech i s ohledem na možnou úsporu šířky pláň tělesa železničního spodku bude ve vybraných traťových úsecích prověřen návrh na vložení železničního svršku na ocelových pražcích Y (nutno doprojednat s NPÚ).
- 4.7.2.2 V ZP zhotovitel zpracuje archivní rešerši železničního spodku řešeného úseku stavby z archivních podkladů. Dále zhotovitel provede orientační průzkum vč. místního šetření za účasti správce a zástupce O13, zaměřený zejména na místa vyžadující časté zásahy v rámci údržby a na místa poruch, pro stanovení předpokládaných příčin poruch a navržení vhodného technického řešení, zmapování stávajícího odvodnění a jeho stavu apod. Z místního šetření bude vyhotoven záznam, který bude obsahem dokladové části.
- 4.7.2.3 Rekonstrukce železničního spodku zahrne zajištění odvodnění koleje a zajištění parametrů pražcového podloží dle předpisu SŽ S4. Odvodnění bude přednostně navrhováno otevřené, vyústěné do vodotečí, do retenčních prostor, popř. do vsakovacích objektů. Rovněž bude nutné předjednat s NPÚ možnosti zajištění normových šířek stezek.
- 4.7.2.4 Kromě prací uvedených výše je nutná sanace skalních zářezů.

## 4.8 Nástupiště

### 4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 V řešeném úseku se nachází 13 sypaných nástupišť v 5 dopravních (Osek město, Hrob, Dubí, Mikulov – Nové Město a Moldava v Krušných horách) a 3 zastávkách (Horní Háj, Střelná v Krušných horách, Mikulov v Krušných horách).

### 4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 Všechna výše zmíněná nástupiště budou rekonstruována a upravena na novou výšku nástupní hrany 550mm nad TK včetně přístřešků pro cestující. Nástupiště budou v souladu s požadavky TSI a ČSN 73 4959. Počet nástupních hran a jejich délku určí dopravní technologie. Délka nástupních hran bude navržena dopravní technologií na základě požadavků objednatele dopravy.
- 4.8.2.2 V zast. Mikulov v Krušných horách je nutné prověření úpravy oblouku v prostoru nástupiště na poloměr 300m nebo posunutí nástupiště či projednání řešení na výšku 380mm na TK.
- 4.8.2.3 Navržený povrch nástupišť a přístupových chodníků bude v rámci ZP odsouhlasen NPÚ.

## **4.9 Železniční přejezdy**

### **4.9.1 Popis stávajícího stavu**

#### **4.9.1.1 V úseku se nachází 13 přejezdů:**

- P2174 km 138,404 na účelové komunikaci (lesní cestě)
- P2175 km 139,680 na účelové komunikaci (lesní cestě)
- P2176 km 139,997 na účelové komunikaci (lesní cestě)
- P2177 km 140,120 na účelové komunikaci (lesní cestě)
- P2179 km 141,130 na účelové komunikaci (polní cestě)
- P2180 km 141,787 na účelové komunikaci (lesní cestě)
- P2181 km 144,783 na účelové komunikaci (lesní cestě)
- P2182 km 145,329 na účelové komunikaci (lesní cestě)
- P2183 km 147,255 na účelové komunikaci (polní cestě)
- P2184 km 148,387 na místní komunikaci
- P2186 km 154,415 na účelové komunikaci (polní cestě)
- P2187 km 155,338 na místní komunikaci (polní cestě)
- P2188 km 157,100 na místní komunikaci (polní cestě)

4.9.1.2 Kromě P2184 (PZS bez závor) jsou ostatní přejezdy (z toho 2 přechody) zabezpečeny pouze výstražnými kříži. Stísněné rozhledové poměry jsou řešeny omezením rychlosti na trati (TOR na 3 přejezdech) nebo osazením značek STOP.

4.9.1.3 Žádný přejezd není na silničních komunikacích I. – III. třídy, ale výhradně na místních nebo účelových komunikacích – vesměs lesních cestách.

4.9.1.4 V případě P2188 jsou nedostatečné rozhledy dle S4/3.

### **4.9.2 Požadavky na nový stav**

4.9.2.1 U přejezdů P2175 a P2176 je požadován návrh na zrušení. Je možná náhradní objízdna trasa.

4.9.2.2 U přejezdu P2179 je požadován návrh na zrušení. Tento přejezd slouží pouze jako přechod pro dobytek.

4.9.2.3 U přejezdu P2180 je požadován návrh na zrušení se zřízením náhradní objízdne komunikace.

4.9.2.4 U ostatních přejezdů je předpokládán návrh na zvýšení zabezpečení a zřízení nové přejezdové konstrukce. V místě daných přejezdů musí proběhnout místní šetření a jednání s DÚ (o změně a rozsahu způsobu zabezpečení).

4.9.2.5 Návrhu všech výše uvedených úprav přejezdů bude předcházet prověření jejich zrušení či náhrady dle SŽDC SM86 – Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad.

## **4.10 Mosty, propustky, zdi**

### **4.10.1 Popis stávajícího stavu**

4.10.1.1 V traťovém úseku TU 0703 – Louka u Litvínova (mimo) – Dubí (včetně) se nachází 17 mostů, TU 0704 – Dubí (mimo) – Moldava v Krušných horách (včetně) se nachází 9 mostů.

4.10.1.2 Z větší části se jedná o kamenné klenby s kamennou spodní stavbou o jednom otvoru s délkou přemostění 4 -8m, most v km 141,844 má tři otvory a délku přemostění 34,95m, most v km 142,494 má čtyři otvory a délku přemostění

65,25m. Nejčastějšími závadami jsou průsaky vody s výluhy pojiva, trhliny, degradace kamenů i malty, vyboulené zdivo.

- 4.10.1.3 Dva mosty, km 140,570 a 140,850, mají nosné konstrukce ze zabetonovaných nosníků, spodní stavbu kamennou, přemostění o délce 6 a 5m. Nosné konstrukce mají lokální průsaky, výluhy pojiva, poškozené nátěry nosníků, korozi úložných desek (ložisek) krajních nosníků, lokální degradaci betonu.
  - 4.10.1.4 Pět mostů je ocelových trámových s kamennou spodní stavbou o délce přemostění 4 -7m. Nosné konstrukce trpí korozí, spodní stavby mají vyboulené a degradované zdivo s trhlínami. Most v ev. km 148,728 převádí pět kolejí a sestává se ze tří nosných konstrukcí – ocelová trámová plnostěnná, ocelová trámová dvojčítá a kamenná klenba.
  - 4.10.1.5 Dva mosty mají nosnou ocelovou příhradovou konstrukci s kamennou spodní stavbou, most v km 143,500 má tři otvory a délku přemostění 125,50m, most v km 154,309 má dva otvory a délku přemostění 82,90m. Nejčastějšími závadami jsou koroze spojovacích prostředků.
  - 4.10.1.6 Celkově se v řešeném úseku nachází 57 propustků tvořených:
  - 4.10.1.7 **NK kamenná klenba, SS kamenné opěry:** u těchto objektů dochází k zatékání do nosné konstrukce a opěr, dochází zde k degradaci kamenů, vyboulení čel a vzniku trhlin v NK a SS. Objekty jsou značně přesypané. V jejich bezprostřední blízkosti se nacházejí vzrostlé stromy.
  - 4.10.1.8 **NK zabetonované kolejnice, SS kamenné opěry:** u těchto objektů dochází k zatékání do nosné konstrukce a opěr, dochází zde k degradaci betonu mezi kolejnicemi a značnému koroznímu úbytku přírub kolejnic a podpůrných L profilů. U spodní stavby dochází k degradaci kamenů opěr, čel a křídel, vyboulení čel a vzniku trhlin na SS. Objekty jsou značně přesypané, zanešené a v jejich bezprostřední blízkosti se nacházejí vzrostlé stromy.
  - 4.10.1.9 **NK betonové trouby:** trouby jsou šestihranné s neznámým původem. Trouby jsou značně degradované, dochází k obnažení výztuže, některé trouby mohou být i prasklé. Čela propustků jsou většinou kamenná, kde kameny jsou zvětřelé a rozpadlé. Objekty jsou přesypané a znečištěné, v některých úsecích je nedostatečná výška kolejového lože.
  - 4.10.1.10 **NK desková:** desky jsou kamenné, dochází zde k průsakům mezi deskami a tím k degradaci desek, některé desky jsou prasklé. U spodní stavby dochází k degradaci kamenů opěr, čel a křídel, vyboulení čel a vzniku trhlin na SS. Objekty jsou značně přesypané, zanešené a v jejich bezprostřední blízkosti se nacházejí vzrostlé stromy.
  - 4.10.1.11 Cca 7 objektů nelze klasifikovat pro jejich nemožnost prohlédnutí anebo nenalezení.
- 4.10.2 Požadavky na nový stav
- 4.10.2.1 U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle „Předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů“ a prokázána přechodnost traťové třídy A1/traťová rychlost. 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 počínu na mostním objektu.
  - 4.10.2.2 V součinnosti s dopravní technologií a železničním spodkem se požaduje prověření zvýšení traťové třídy.
  - 4.10.2.3 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2 /Z4 do 4. třídy tratí.

- 4.10.2.4 Dle prohlášení ministerstva kultury ČR je předmětná trať, všechny mosty (26 mostů) a 12 propustků (viz příloha 7.1.9) prohlášeny za kulturní památku a při investiční akci je nutné s nimi jako s kulturní památkou zacházet a přistupovat.
- 4.10.2.5 Nové mostní objekty, pokud bude potřeba, budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu. Památkově chráněné mostní objekty musí být navrženy v souladu se Zápisem z jednání s NPÚ ze dne 21. 1. 2021.
- 4.10.2.6 U všech objektů je nutné zajistit odtok od těchto objektů a to bude podmíněno projednáním úprav na cizích pozemcích.
- 4.10.2.7 U mostů se podle jejich stavu předpokládá: provedení nového izolačního systému, výměna degradovaného kamene, otryskání a spárování mostu, sanace říms, nová dlažba v otvorech a částečně před a za mostem, přezdění kamenných zídek před křídly a křídel, vyřešení přechodů do trati, úprava svahů v bezprostředním okolí mostu, odstranění vegetace, výměna mostnic, nová PKO s doplněním popř. zesílením prvků OK a nová PKO zabetonovaných nosníků, nové úložné prahy včetně ložisek, sanace SS a NK včetně injektáží, stažení trhlín v opěrách a klenbách, nové podlahy na chodníkových konzolách, úprava koryta pod mostem, dodržení VMP na mostě, repase ložisek včetně zalití, odvodnění ložisek, úprava pojistných úhelníků v místech dilatací, sepnutí čelního zdiva, vyřešení uložení pozednic, obnovení odvodnění mostu, vyřešení vedení kabelů na mostě, výstavba nových závěrných zdí atp.
- 4.10.2.8 U cca 30 propustků se předpokládá, pokud bude potřeba, např. z hlediska odvodnění, přestavba propustku pomocí ŽB trub nebo rámu popř. ocelové flexibilní konstrukce. Památkově chráněné propustky musí být navrženy v souladu se Zápisem z jednání s NPÚ ze dne 21. 1. 2021.
- 4.10.2.9 U cca 7 propustků je potřeba prověřit potřebnost propustku doložením hydrotechnických údajů, v případě nepotřebnosti se po řádném projednání předpokládá jejich zrušení. V opačném případě se předpokládá přestavba pomocí ŽB trub nebo rámu popř. ocelové flexibilní konstrukce.
- 4.10.2.10 U zbylých cca 20 propustků se předpokládá celková sanace zahrnující obdobné práce jako u mostů.
- 4.10.2.11 Mostní objekty budou doloženy tabulkou, ve které bude minimálně uveden TÚ, DÚ, km, ve stávajícím stavu délka mostu, délka přemostění, rozpětí, výška, šířka, poloha, materiál a rok výstavby spodní stavby, materiál, popis a rok výroby nosné konstrukce, stavební stav, kolejové podpory, VMP, stávající TZZ, dodržení tvaru kolejového lože. Pro nový stav bude uveden minimálně návrh úprav, navržená TZZ, typ nové NK, výšková změna nivelety, posun osy koleje, délka a šířka NK, plocha NK, koeficient atd.

## 4.11 Železniční tunely

### 4.11.1 Popis stávajícího stavu

#### 4.11.1.1 Mikulovský tunel v km 153,336 – 153,668

- Tunel je o délce 332,0 m a je hodnocen stupněm 3, průjezdný průřez M -GČD. Tunel je částečně zapažen pomocí ohýbaných kolejnic s výdřevou z fošen. Dochází k vyboulení a vypadávání zdiva ostění. Tunel je silně zavodněn a je nutno v zimních měsících pravidelně odstraňovat zaledování tunelů. V tunelu je zavedeno TOR 10 km/h.

#### 4.11.1.2 Novoměstský tunel v km 154,600 – 154,810

- Tunel je o délce 210,0 m a je hodnocen stupněm 3, průjezdný průřez J -GCZ3. Tunel je částečně zapažen pomocí ohýbaných kolejnic s výdřevou z fošen. Dochází k vyboulení a vypadávání zdiva ostění. Tunel je silně zavodněn a je nutno v zimních měsících pravidelně odstraňovat zaledování tunelů. V tunelu je nefunkční odvodnění středové stoky. V tunelu je zavedeno TOR 10 km/h.

#### 4.11.2 Požadavky na nový stav

- 4.11.2.1 Předpokládá se celková rekonstrukce kamenného ostění tunelu, obnovení odvodnění tunelu (vybudování nových svodnic dle lokálního zavodnění ostění, obnovení podélného odvodnění). Stávající výklenky budou doplněny a upraveny dle požadavku aktuálně platné normy ČSN 73 7508 Železniční tunely. Bude řešena ochrana proti zatékání do portálů z rubu, předpokládá se např. obnovení portálových odvodňujících příkopů včetně navazujících příkopů za křídly. Předpokládá se obnovení bezpečnostního značení a obnovení označení tunelových pasů.
- 4.11.2.2 U obou tunelů bude rekonstrukce navržena tak, aby byl dodržen minimální průjezdný průřez J -GCZ3.

#### 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 Na trati Osek - Dubí – Moldava v Krušných horách se v jednotlivých stanicích nacházejí tyto pozemní objekty:
- Staniční budova nádraží Osek čp. 152 (památka), st. 302, k.ú. Osek u Duchcova
  - Dřevěný hospodářský objekt (památka), p. 913/1 , k.ú. Osek u Duchcova
  - Staniční budova nádraží Hrob čp. 157 (památka) st. 184, k.ú. Hrob
  - Výtopna (památka), st. 185, k.ú. Hrob
  - Lokomotivní remíza (výtopna) žst. Moldava (památka) st. 139, k.ú. Moldava
  - Bytový dům netypový čp. 156, st. 181, k.ú. Hrob (3byty)
  - Čekárna V Horním Háji, p. 911, k.ú. Háj u Duchcova
  - Čekárenský přístřešek v Střelné v Krušných horách, p. 916/1, k.ú. Košťany
  - Stavědlo č. 1 (bývalé), st. 311, Moldava v Krušných horách
  - Vodárna, st. 145, k.ú. Moldava

- 4.13.1.2 U všech uvedených objektů ve SPS OŘ Ústí nad Labem je špatný stavebně technický stav a nevhodný provoz.

##### 4.13.2 Požadavky na nový stav

- 4.13.2.1 V rámci ZP bude zvažena rekonstrukce stávajících památkově chráněných i nechráněných pozemních stavebních objektů ve správě SŽ, které jsou uvedeny výše.
- 4.13.2.2 U výpravních budov a budov zastávek ve vlastnictví SŽ v řešeném traťovém úseku bude v ZP zhodnocen aktuální stavebně-technický stav v souladu s PRRON a bude též dostatečně zdůvodněna a obhájena potřebnost stavebního zásahu a jeho rozsah.
- 4.13.2.3 U budov osobních nádraží (ON) ve vlastnictví SŽ, které jsou v příslušném úseku traťového anebo staničního obvodu infrastrukturního projektu budou popsány a zhodnoceny vazby na navazující dopravní infrastrukturu.
- 4.13.2.4 Výsledkem zhodnocení výše uvedených bodů 4.13.2.2 a 4.13.2.3 bude rozhodnutí o potřebě stavebního zásahu do budovy a navazující dopravní infrastruktury. Rozsah stavebního zásahu bude odpovídat principům kapitoly

„Stavební připravenosti nemovitosti“ v materiálu „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“ (dále jen Koncepce).

- 4.13.2.5 Nové přístřešky a zastřešení, pokud budou navrženy, se doporučuje navrhnout v souladu s pokynem SŽDC PO-23/2019-GR Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Železniční zastávky/přístřešky jako dřevěné.
- 4.13.2.6 Součástí stavby bude též mobiliář a orientační systém. Orientační systém bude navržen v souladu s požadavky směrnice č. 118 - Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách.
- 4.13.2.7 V případě ekonomické přínosnosti bude v rámci ZP zvážena rekonstrukce stávajících bytových jednotek ve staniční budově Hrob č. p. 157 (celkem 3 BJ, z toho 1 BJ volná) a bytové jednotky ve staniční budově Osek u Duchcova č. p. 152 (BJ obsazená) v nutném rozsahu a v souladu s Konceptí. V případě rekonstrukce bytových jednotek musí být respektovány stávající nájemní smlouvy a případná potřeba jejich ukončení musí být v dostatečném předstihu nahlášena OR OOČ Ústí nad Labem.

#### 4.14 Geodetická dokumentace

- 4.14.1 Železniční bodové pole (ŽBP) a železniční mapové podklady (ŽMP) poskytne zadavatel v TÚ: 0703 km 137,8 – 148,8 a 0704 km 148,9 – 158,0, zaměřeném do hranic dráhy, prostřednictvím Správy železniční geodézie Ústí nad Labem (SŽG), vítěznému uchazeči o veřejnou zakázku na zpracování Záměru projektu. Případné doplňující geodetické a mapové podklady si zajistí Zhotovitel a budou doplněny do jednoho výkresu poskytnutého SŽG a odsouhlaseny ÚOZI Objednatele.

#### 4.15 Životní prostředí

- 4.15.1 Zhotovitel požádá o stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody k možnému vlivu záměru na soustavu Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. a následně o vyjádření příslušného úřadu, zda lze záměr zařadit do kategorie I nebo II Přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. a záměr tak podléhá posouzení (EIA). Součástí žádosti o vyjádření bude co nejúplnější popis záměru a mapový výstup s vyznačením umístění předmětného záměru ve vztahu k nejbližším chráněným územím a lokalitám soustavy Natura 2000.
- 4.15.2 Tato kapitola bude zpracována v rozsahu kapitoly 9) ZP Přílohy č. 1 Směrnice MD č. V- 2/2012 a seřazena následovně:
- popis jednotlivých složek životního prostředí,
  - ochrana přírody: identifikace lokalit NATURA 2000, zvláště chráněných území, významných krajinných prvků, prvků územního systému ekologické stability apod. v řešené oblasti,
  - poloha vzhledem k archeologickým nalezištím a nerostnému bohatství,
  - hluk: změny hlukového zatížení (v návaznosti na část Dopravní a provozní technologie),
  - odpady: specifikace odpadového hospodářství na základě posouzení místních poměrů, vyloučení SEZ ve spolupráci s místně příslušnými správci (archivní podklady, pochůzkou, bez vzorkování),
- 4.15.3 Upozorňujeme, že se záměr nachází v EVL Východní Krušnohoří a PO Východní Krušné hory, v CHOPAV Krušné hory, v OPPLZ st. II Teplice v Čechách, v těsné blízkosti památného stromu Kaštanovník v Domaslavicích, v ÚAN kategorie II. a III. a v území s významnou důlní činností.



## 5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1.1 V rámci zpracování ekonomického hodnocení:

- Investiční náklady budou stanoveny pomocí sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu vydaného SFDI a platného v době zveřejnění zakázky. Tabulka propočtů bude součástí přílohy B.
- Zpracování vstupů pro hodnocení ekonomické efektivity projektu bude zhotovitel řešit od začátku zpracování ZP a bude průběžně konzultováno s příslušnými složkami SŽ.

5.1.2 Doprovodná dokumentace bude zpracována v rozsahu:

- technická zpráva;
- dopravní technologie;
- situace 1:10 000;
- situace žel. stanic 1:1000;
- půdorysy a pohledy výpravních budov;
- dopravně technologické schéma se zakreslením poloh všech proměnných návěstidel
- vzorové řezy ve vybraných charakteristických úsecích, aby bylo doloženo, že bude možné dosáhnout dostatečné šířky pláň tělesa železničního spodku, nebo bude nutné při požadavku na památkovou ochranu tratě uvažovat s návrhem ocelových pražců Y, které umožňují využít užší šířku pláň tělesa železničního spodku; v případě nutnosti rozšíření zemního tělesa se musí vzorové příčné řezy prokonzultovat s NPÚ.

5.1.3 V kapitole 10 ZP budou stanoveny měrné náklady investičních nákladů z tabulky propočtů v následující podobě:

- IN žel. svršek / rozvinutá délka kolejí
- IN žel. spodek / rozvinutá délka kolejí
- IN SZZ / počet výh. Jednotek
- IN TZZ / délka úseku
- IN PZZ / počet přejezdů
- IN mosty / m<sup>2</sup>
- IN poz. Stavby / m<sup>3</sup>
- IN nástupiště / délka nástupištních hran
- IN tunely – individuální kalkulace rekonstrukce

5.1.4 V ZP bude uvedeno zařazení ŽST dle směrnice č. 122 „Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180“, současně uveďte informaci o frekvenci cestujících (počet cestujících využívajících vlak v železniční stanici).

5.1.5 Součástí ZP bude také stručná prezentace ZP (shrnutí do 20 stran včetně grafiky) zdůrazňující potřebu a výhody realizace akce. Prezentace bude sloužit jako podklad pro tiskové zprávy a pro propagaci akce veřejnosti, municipalitě a investorovi.

5.1.6 Celá trať je prohlášena za kulturní památku, projekční a realizační práce se budou řídit podmínkami závazného stanoviska příslušného odboru památkové péče.

## 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/vnitri-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 Koncepte zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy, SŽ, GŘ O26, v platném znění
- 7.1.4 Zpřesnění Sm. V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON, SŽDC, GŘ O6, v platném znění
- 7.1.5 Výpis propustků z Mostního evidenčního systému
- 7.1.6 Popis stávajícího stavu mostů
- 7.1.7 Protokoly o prohlídce mostů
- 7.1.8 Zápisy z prohlídek tunelů
- 7.1.9 Rozhodnutí o památkové ochraně dráhy a staveb na ní
- 7.1.10 Zápis z jednání s NPÚ ze dne 21. 1. 2021
- 7.1.11 Dopis O14 – Doplnění koncepte „Zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy“, č. j. 16756/2021-SŽ-GŘ- O14 ze dne 8. března 2021