

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

**PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE
PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ
(DSP)**

„Choceň – Uhersko, BC“

Datum vydání: 30. 5. 2018

OBSAH

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	4
1.1. ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA.....	4
1.2. UMÍSTĚNÍ STAVBY.....	4
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	5
2.1. DOKUMENTACE	5
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	5
4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA	5
4.1. VŠEOBECNĚ.....	5
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	5
4.3. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	6
4.4. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	8
4.5. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	10
4.6. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	11
4.7. NÁSTUPIŠTĚ	12
4.8. ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	12
4.9. MOSTY, PROPUSTKY, ZDI.....	12
4.10. OSTATNÍ OBJEKTY	13
4.11. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	13
4.12. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	14
4.13. GEODETICKÁ DOKUMENTACE	14
4.14. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	14
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	15
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	15
7. PŘÍLOHY	16

SEZNAM ZKRATEK

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

ASHS	Autonomní samočinný hasicí systém
AVV	Systém automatického vedení vlaku
BC	Blending Call
BTS	Základnová převodní stanice
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
DOÚO	Dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	Dálkové ovládání zařízení
DŘT	Dispečerská řídicí technika
ED	Elektrodispečink
EOV	Elektrický ohřev výhybek
ERTMS	Evropský systém řízení železničního provozu
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovač
EZS	Elektronická zabezpečovací signalizace
GVD	Grafikon vlakové dopravy
GPk	Geometrické parametry koleje
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KO	Kolejové obvody
LDP	Lokální detekce požáru
LDSŽ	Lokální distribuční síť železnice
PHS	Protihlukové stěny
PPV	Pracoviště pohotovostního výpravčího
PZS	Světelné přejezdové zabezpečovací zařízení
PZZ	Přechodné přejezdové zabezpečovací zařízení
RSM	Regionální správa majetku
RBC	Radiobloková centrála
ROZ	Rozhlasové zařízení
SBBH	Správa budov a bytového hospodářství
SNB	Správa nádražních budov
SÚ	Stavědlová ústředna
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
TK	Traťová kolej
TV	Trakční vedení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
VTO	Venkovní telefonní objekt
ZDP	Zařízení dálkového přenosu

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Účel a rozsah předmětu díla

- 1.1.1. Předmětem díla je Projektová dokumentace pro stavební povolení (dále jen DSP) „Choceň – Uhersko, BC“ jejímž cílem je zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zlepšení technického stavu řešené trati, zajištění parametrů interoperability a zajištění splnění požadavků platné legislativy.
- 1.1.2. Rozsah díla „Choceň – Uhersko, BC“ je zpracování dokumentace ve stupni DSP včetně všech dokladů a příloh potřebných pro stavební povolení, zpracování žádostí o potřebná stavební povolení včetně všech vyžadovaných podkladů a příloh, zpracování a předání podkladů pro zadávací řízení na realizaci stavby a zajištění výkonu AD.
- 1.1.3. Pro SO a PS, které budou podléhat územní řízení, bude zpracována DUR dle zákona č. 183/2006 v platném znění, včetně kompletních podkladů pro územní řízení a vyplněné žádosti o vydání územního rozhodnutí.
- 1.1.4. Předmět díla bude kladně projednán s orgány státní správy, samosprávy a dalšími předpokládanými účastníky územního řízení a požadavky akceptované objednatelem budou v projektové dokumentaci zohledněny.
- 1.1.5. Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, podrobného geotechnického průzkumu, korozního průzkumu a dalších průzkumů nezbytných k návrhu technického řešení.

1.2. Umístění stavby

1.2.1. Stávající traťový úsek Choceň – Uhersko.

- Kraj: Pardubický
- Okres: Ústí nad Orlicí, Pardubice
- Katastrální území: Choceň [651974]
Sruby [753165]
Slatina u Vysokého Mýta [749681]
Dobříkov [627861]
Zámrska [790958]
Janovičky u Zámrska [790931]
Radhošť [737640]
Sedlíštko [737658]
Opočno nad Loučnou [768995]
Ostrov [715981]
Městec [693278]
Turov nad Loučnou [771732]
- TUDU: 1501
- Staničení: začátek km 271,966
konec km 287,495
stavební délka 15,529 km

Základní charakteristika trati:

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P3/F1
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	540 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	501
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	010
Číslo traťového a definičního úseku	150110, 1501F1, 150112, 1501G1
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	160
Trakční soustava	Stejnoseměrná
Počet traťových kolejí	2

- 1.2.2. Správcem infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové.

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1. Dokumentace

- 2.1.1. Záměr projektu „Choceň - Uhersko, BC“ zpracovaný SUDOP EU a.s. v 4/2018 včetně souhrnu připomínek a jejich vypořádání.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 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:
- Výstavba EOv v žst. Přelouč, Kostěnice až Choceň, odb. Zádulka a Svitavy
 - Modernizace železničního uzlu Česká Třebová (probíhá zpracování ZP a DUR)
 - Modernizace železničního uzlu Pardubice (probíhá zpracování DSP)
 - ETCS Přerov – Česká Třebová
 - ETCS – I. koridor úsek Kolín – Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko (dokončena realizace, ověřovací provoz)
 - Náhrada přejezdu P4897 v km 286,369 trati Česká Třebová – Praha (probíhá zpracování ZP a DUR)
 - Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) – Choceň (probíhá zpracování ZP a DUR)

4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. DSP bude rozpracována podle Záměru projektu.
- 4.1.2. Rekonstrukce železniční infrastruktury bude navržena s ohledem na splnění požadavků ETCS (umístění nástupišť a jejich délka, užitečná délka kolejí, dělení kolejových úseků, atd.). Technické řešení bude přednostně navrženo tak, aby bylo minimalizováno zkracování užitečných délek kolejí.

4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Provozní a dopravní technologie bude zpracována v souladu s požadavky Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění.
- 4.2.2. Zhotovitel požádá o potvrzení či upřesnění rozsahu osobní dopravy u objednavatele veřejné osobní dopravy.
- 4.2.3. Budou ověřeny jízdní doby, provozní intervaly a ukazatele propustnosti ze ZP.

- 4.2.4. Bude řešena technologie místních prací v žst. Zámorsk a žst. Uhersko.
- 4.2.5. Pro výhledový rozsah dopravy bude zpracován výhledový GVD, plány obsazení kolejí ve stanicích pro období 4h přepravní špičky. Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 4.2.6. Bude uveden přehled výhledových frekvencí cestujících v železničních stanicích a zastávkách.

4.3. Zabezpečovací zařízení

4.3.1. Popis stávajícího stavu

Choceň – Zámorsk

- 4.3.1.1. Traťové zabezpečovací zařízení je automatický blok reléové typu AB88, částečně centralizovaný, uvedený do provozu v roce 1991. V místě soustředění Sruby je vnitřní reléová logika provedena relé typu T ve špatném technickém stavu. Venkovní prvky jsou původní ve stavu odpovídajícím jejich stáří. Jako prvky pro zjišťování volnosti jsou použity kolejové obvody typu KO3003, napájené měniči EZ1 se synchronizační linkou. Vazební kabel je z roku 2011, ostatní kabeláž je částečně původní, částečně z roku 2011, kabelové rozvaděče jsou původní.
- 4.3.1.2. V traťovém úseku je umístěn přejezd v km 277,622 (P4893). Přejezdové zabezpečovací zařízení je typu AŽD71, uvedené do provozu v roce 1991. Venkovní prvky jsou většinou původní ve stavu odpovídajícím jejich stáří. Jako prvek pro kontrolu volnosti je použit soubor ASE4. Indikace o stavu PZZ jsou přeneseny do JOP železniční stanice Zámorsk a CDP Praha.

ŽST Zámorsk

- 4.3.1.3. Staniční zabezpečovací zařízení je elektronické stavědlo typu ESA44, ovládané z CDP Praha, uvedené do provozu v roce 2013. Místní ovládání je možné z nezálohovaného pracoviště JOP a desky nouzových obsluh. Součástí železniční stanice Zámorsk je pět dopravních kolejí a jedna kusá manipulační. Do železniční stanice je zaústěno účelové kolejiště ČD, v současnosti dlouhodobě nevyužívané. Výhybky jsou osazeny elektrickými přestavníky a snímači poloh. Návěstidla jsou aktivovaná v roce 2013. Prvky pro zjišťování volnosti jsou v kolejové obvody KOA a počítače náprav Frauscher ACS2000.
- 4.3.1.4. Kabely jsou částečně nové z roku 2013 a částečně původní z roku 1994.

Zámorsk – Uhersko

- 4.3.1.5. Traťové zabezpečovací zařízení je automatický blok reléové typu AB88, částečně centralizovaný, uvedený do provozu v roce 1995. Venkovní prvky jsou původní ve stavu odpovídajícím jejich stáří. Jako prvky pro zjišťování volnosti jsou použity kolejové obvody typu KO3102, napájené měniči EZ1 se synchronizační linkou. Kabelizace, včetně kabelových rozvaděčů je původní. Vazební kabel je stavbami ETCS a DOZ Česká Třebová – Kolín plně obsazen a neobsahuje žádnou rezervu.
- 4.3.1.6. V traťovém úseku jsou umístěny tři přejezdy v km 282,163 (P4894); 282,830 (P4895) a 285,375 (P4896). Přejezdové zabezpečovací zařízení jsou typu AŽD71, uvedené do provozu v roce 1995. Venkovní prvky jsou většinou původní ve stavu odpovídajícím jejich stáří. Jako prvek pro kontrolu volnosti jsou použity soubory ASE2. Indikace o stavu PZZ 282,163 (P4894) jsou přeneseny do JOP železniční stanice Zámorsk a CDP Praha. Indikace o stavu PZZ 282,830 (P4895) a 285,375 (P4896) přeneseny do JOP železniční stanice Uhersko a CDP Praha.

ŽST Uhersko

- 4.3.1.7. Staniční zabezpečovací zařízení je elektronické stavědlo typu ESA44, ovládané z CDP Praha, uvedené do provozu v roce 2013. Místní ovládání je možné z nezálohovaného pracoviště JOP a desky nouzových obsluh. Součástí železniční stanice Uhersko je pět dopravních kolejí a jedna kusá manipulační. Výhybky jsou osazeny elektrickými přestavníky a snímači poloh. Návěstidla jsou aktivovaná v roce 2013. Prvky pro zjišťování volnosti jsou v kolejové obvody KOA a počítače náprav Frauscher ACS2000.
- 4.3.1.8. Kabely jsou částečně nové 2013 a částečně původní z roku 1996.

4.3.2. Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1. Nutno splnit podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky, v platném znění.
- 4.3.2.2. Pro optimální funkci systému ERTMS/ETCS nutno vzít v úvahu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č.j. 20009/2018-SZDC-GR-O6 ze dne 8.3.2018“ (viz příloha).
- 4.3.2.3. Veškerá kabelizace bude navržena tak, aby vyhovovala trakční soustavě 25kV, 50 Hz.
- 4.3.2.4. V rámci stavby je nutno uvažovat s vyvolanými úpravami ETCS a DOZ.
- 4.3.2.5. Nutno respektovat Směrnici SZDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4665/2014-O12 s účinností od 1.5.2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd.
- 4.3.2.6. Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení a to včetně úprav systému ETCS.
- 4.3.2.7. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007-Z Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků. Diagnostika zabezpečovacích zařízení, v platném znění, s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby a na pracoviště DŽDC CDP Praha.

TZZ Choceň – Zámrsrk

- 4.3.2.8. V oblasti měnirny Choceň budou použity stykové transformátory vyhovující trvalému zatížení každé poloviny trakčního vinutí stejnosměrným proudem vyšším než 500A.

Přejezd km 277,622; P4893

- 4.3.2.9. Budou vyměněny výstražníky se závory ve stávajícím rozsahu. Výstražníky budou se svítilkami LED. Vzhledem k poloze přejezdu a zastávky Dobříkov u Chocně bude dle TS 3/2007-Z Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků. Dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé doplňující světelné přejezdové zabezpečovací zařízení (dále „TS 3/2007-Z“), odst. 1.6. zřízena dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé. V RD bude vyměněna vnitřní technologie PZS. Nová technologie bude reléového provedení s elektronickými doplňky umístěna do stávajícího RD. Diagnostika bude upravena z hlediska napojení na novou technologii PZZ vč. úpravy softwaru. Současně bude vyměněna baterie a dobíječ. Přenos informací a nouzové ovládání bude i nadále přenášeno po metalickém kabelu do Zámrsru, následně na JOP Choceň a CDP Praha.

TZZ Zámrsrk – Uhersko

- 4.3.2.10. Stávající typ TZZ bude i nadále zachován, včetně napojení do ETCS. V činnosti zůstane rovněž traťová část národního vlak. zabezpečovače. Venkovní prvky na trati budou vyměněny za nové ve stávajících polohách (návěstidla, stykové transformátory, přípojná lana, kabely, kab. rozdělovače). Stávající balízy ETCS budou v místech prací na žel. svrhu demontovány a po dokončení prací opět vráceny na své původní místo. Počty oddílů AB bude tedy zachován ve stávajícím počtu. Nové kabely budou zohledňovat budoucí přechod na střídavou trakční soustavu.
- 4.3.2.11. Nespolehlivé měniče KO budou v předstihu vyměněny v rámci opravných prací správce infrastruktury. V předmětné stavbě budou měniče upraveny k zajištění napájení nových KO. Vnitřní výstroje KO umístěné v jednotlivých objektech budou upraveny na tzv. perspektivní KO dle ČSN 34 2613 ed.3, tedy KO zejména s vyhovujícími hodnotami na vozidlové rušivé proudy. Kolejová relé budou nahrazena dvoufázovými elektronickými přijímači.

Přejezd km 282,163; P4894

- 4.3.2.12. Budou vyměněny výstražníky se závory dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu. Předpokládá se doplnění celých závor. Vzhledem k poloze přejezdu bude dle TS 3/2007-Z odst. 1.5.c zřízena dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé. V RD bude rekonstruována vnitřní technologie PZS.–Diagnostika bude příslušně upravena včetně softwaru. Přenos informací a nouzové ovládání bude i nadále přenášeno po metalickém kabelu do Zámrsru, následně na PPV Choceň a CDP Praha.

Přejezd km 282,830; P4895

- 4.3.2.13. Budou vyměněny výstražníky se závorami dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu. Předpokládá se doplnění celých závor. Vzhledem k poloze přejezdu a zastávky Sedlištěka bude dle TS 3/2007-Z odst. 1.6. zřízena dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé. V RD bude rekonstruována vnitřní technologie PZS. Diagnostika bude příslušně upravena včetně softwaru. Přenos informací a nouzové ovládání bude i nadále přenášeno po metalickém kabelu do Uherska, následně na PPV Choceň a CDP Praha.

Přejezd km 285,375; P4896

- 4.3.2.14. U tohoto přejezdu je v rámci související stavby „Náhrada přejezdu P4897 v km 286,369 trati Česká Třebová – Praha“ navrženo jeho zrušení. V případě, že ke zrušení přejezdu nedojde, budou vyměněny výstražníky se závorami ve stávajícím rozsahu. V RD bude rekonstruována vnitřní technologie PZS. Diagnostika bude příslušně upravena včetně softwaru. Přenos informací a nouzové ovládání bude i nadále přenášeno po metalickém kabelu do Uherska, následně na PPV Choceň a CDP Praha.

SZZ Choceň

- 4.3.2.15. Stávající SZZ beze změn. U stávající úvazky na TZZ Zámorsk budou upraveny měniče a výstroj KO.

SZZ Zámorsk

- 4.3.2.16. Stávající SZZ bude upraveno dle nové konfigurace kolejiště v rámci postradatelnosti a doplnění PHS na vybraných výhybkách. Rušeným výhybkám č. 9, 13 a napojeným kolejím bude zrušeno zabezpečení včetně prvků zjišťování volnosti. Dále budou vyměněny venk. prvky zab. zař. nových výhybek č. 1, 2, 3, 5, 17, 18, 19, 20, 21 (přírubové přestavníky, kabel. závěry, snímače polohy jazyků) v místě hrotů i v místě zřízení PHS. To přinese i úpravu kabelizace. Adekvátně budou také upraveny SW SZZ, CDP, RBC a diagnostiky. Spouštění výstrahy na PZS 282,163 zasáhne do obvodu ŽST. U stávajících úvazek na obě TZZ budou upraveny měniče a výstroj KO.

SZZ Uhersko

- 4.3.2.17. Budou vyměněny venk. prvky zab. zař. nových výhybek č. 1, 2, 3, 5, 14, 17, 18, 19 (přírubové přestavníky, kabel. závěry, snímače polohy jazyků) v místě hrotů i v místě zřízení PHS. To přinese i úpravu kabelizace. Adekvátně budou také upraveny SW SZZ, CDP, RBC a diagnostiky – spouštění výstrahy na PZS 282,830 zasáhne nově do obvodu ŽST. U stávajících úvazek na TZZ Zámorsk budou upraveny měniče a výstroj KO.

4.4. Sdělovací zařízení

4.4.1. Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1. V žst. Uhersko i Zámorsk je IP rozhlas, ovládání INISS CDP Praha, rozhlasová ústředna ve sdělovací místnosti typu IP-RU 300W, kamerový systém Hikvision, 5 kamer v žst. Uhersko, 6 kamer v žst. Zámorsk. V obou žst. je terminál typu HW Konos, napájený ze zálohového zdroje přes střídač, IPGA převodník pro MB linky. V obou žst. je EPS ústředna typu MHU 110, integrováno do DDTS, v žst. Uhersko 24 čidel, v žst. Zámorsk 8 čidel. V obou žst. je EZS ústředna typu StarAlarm, 3 zóny, integrováno do DDTS.
- 4.4.1.2. Na zastávkách Sruby, Dobříkov u Chocně a Sedlištěka je IP rozhlas, ovládáno INISS CDP Praha, rozhlasová ústředna typu IP-RU 60 umístěné v přejezdových domcích.

4.4.2. Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1. Bude zajištěna ochrana všech sdělovacích a zabezpečovacích kabelů včetně ostatních inženýrských sítí.
- 4.4.2.2. Nová kabelizace bude z důvodu nebezpečných rušivých vlivů střídavé trakce a s ohledem na předpokládanou konverzi napájecí soustavy na jednotnou napájecí síť 25 kV AC, provedena v souladu s CSN 34 2040 ed.2, převážně kabely s ochranným kovovým pláštěm (typ TCEKPFLEZE).

Choceň – Zámorsk

- 4.4.2.3. Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 277,622 (P4893) bude nové. EZS bude stávající (Starmon) upravené dle nové konfigurace.
- 4.4.2.4. Zmíněný přejezd bude doplněn o kamerový systém konfigurovaný dle dopisu č.j. 18453/2018-SZDC-O14 (viz příloha). Ten bude kompatibilní s kamerovými systémy provozovanými u OŘ HKR SSZT Pardubice.
- 4.4.2.5. Nově bude v reléovém domku doplněn výpich z DOK.
- 4.4.2.6. V celém úseku budou demontovány venkovní telefonní objekty traťového telefonu s výjimkou telefonních objektů u vjezdových návěstidel a přejezdu v km 277,622 (P4893).
- 4.4.2.7. Na zastávkách bude provedena výměna venkovních prvků a místních kabelů rozhlasového zařízení. Nové reproduktory budou přednostně umístěné na společném stožáru s osvětlením. Do kabelové trasy bude přiložena trubka HDPE pro možnost doplnění informačního systému. Kabelové trasy budou ukončeny v reléových domcích traťového nebo přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Zámorsk – Uhersko

- 4.4.2.8. Přejezdová zabezpečovací zařízení v km 282,163 (P4894) a 282,830 (P4895) budou upraveny. EZS bude stávající upravené dle nové konfigurace.
- 4.4.2.9. V celém úseku budou demontovány venkovní telefonní objekty traťového telefonu s výjimkou telefonních objektů u vjezdových návěstidel a přejezdů.
- 4.4.2.10. Na zastávkách bude provedena výměna venkovních prvků a místních kabelů rozhlasového zařízení. Nové reproduktory budou přednostně umístěné na společném stožáru s osvětlením. Do kabelové trasy bude přiložena trubka HDPE pro možnost doplnění informačního systému. Kabelové trasy budou ukončeny v reléových domcích traťového nebo přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Choceň – Zámorsk – Uhersko Úprava DOK a TK

- 4.4.2.11. Traťové telefony (VTO) umístované u oddílových návěstidel budou zrušeny. Výpichy z traťového kabelu 25XN0,8 budou nahrazeny spojkou rovnou. Ponechány budou VTO u vjezdových návěstidel a přejezdů, ostatní VTO budou demontovány.
- 4.4.2.12. Dále bude proveden 2 vláknový výpich vlákna č. 17 na DOK pro potřeby kamerového systému na přejezdu 277,622 (P4893) s ukončením v RD na novém optickém panelu ve stávajícím datovém rozvaděči. Výpich bude proveden ze stávající spojky OS2 umístěné v km 276,140. Do místa reléového domku u zastávky a přejezdu bude výpich dofouknut ve stávající trubce.

Úprava přenosového systému

- 4.4.2.13. Pro kamerový systém v RD na km 277,622 doplněn switch s optickým SFP modulem pro připojení záznamového zařízení a DDS.

Kamerový systém na přejezdu 277,622 (P4893)

- 4.4.2.14. Přejezd bude nově opatřen kamerovým systémem. Ve vzdálenosti 15 m od přejezdu na obě strany bude u vozovky instalován kamerový stožár s výložníkem pro umístění kamery. Systém bude odpovídat směrnici SZDC a bude kompatibilní s kamerovými systémy provozovanými u OŘ HKR SSZT Pardubice. Kamery budou napájeny 230 V, přenos signálu bude po optickém kabelu, který bude zakončen na propojovacím panelu stávajícího datového rozvaděče v reléovém domku. Záznamové zařízení bude nové, záznam bude lokální, s možností vzdáleného dohledu.

Sedlíštko, Dobříkov u Chocně, Sruby – Rozhlas a příprava na informační systém

- 4.4.2.15. Dle dokumentace stávajícího stavu budou reproduktory a kabelové rozvody rozhlasu nahrazeny novým rozhlasovým systémem. Drobná změna trasy nastane jen v posledním úseku rozvodu, kdy reproduktory nebudou umístěny na samostatném stožáru, jak byly dosud, ale budou instalovány na společném stožáru s osvětlením. Do kabelové trasy bude přiložena trubka HDPE pro možnost doplnění informačního systému. Stávající rozhlasová ústředna je IP a není třeba ji měnit.

Doplnění dálkové diagnostiky

- 4.4.2.16. V celém traťovém úseku Choceň – Uhersko jsou vybrané technologické systémy ze železničních stanic a zastávek integrovány do systému DDTS ŽDC v rámci dříve realizovaných staveb. V žst. Uhersko a v žst. Choceň jsou umístěny integrační koncentrátoři (InK), na které jsou integrována data z těchto stanic. Data jsou dále přenášena na integrační server (InS) na CDP Praha a na ED Pardubice. Na zastávce Sruby a Dobříkov jsou do systému DDTS ŽDC integrovány technologie OSV a ROZ na InK v žst. Choceň a na zastávce Sedliště jsou do systému dálkové diagnostiky integrovány technologie OSV a ROZ na InK v žst. Uhersko.
- 4.4.2.17. Dále dle požadavku projektanta elektro-silnoproud budou rozvaděče zásoku začleněny do DDTS a to v zastávkách Sruby, Dobříkov u Chocně a Sedliště. V ŽST Zámorsk bude vyměněno DŘT.
- 4.4.2.18. Do systému DDTS ŽDC bude doplněn kamerový systém pro monitoring nahrávacího zařízení kamerového systému na přejezdu Dobříkov km 277,622 (P4893), případně další vybrané nově budované technologické celky. Data budou přenášena na InS na ED Pardubice a na CDP Praha.
- 4.4.2.19. Budou SW doplněna stávající vybraná klientská pracoviště podle požadavků správy SSZT a SEE, případně budou dodáni noví mobilní klienti pro potřeby SSZT a SEE.

Pozn.:

EZS zmíněné v zadání bude stávající a beze změn. Releové domky nebudou z hlediska EZS dotčeny.

4.5. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1. Trakční vedení bylo rekonstruováno v rámci rekonstrukce koridoru, ne však úplně. Rekonstrukce probíhala před více jak 20-ti léty.
- 4.5.1.2. V daném úseku prochází kabel 6kV v nepřístupném terénu s močály, jsou zde dost časté poruchy, kabel je tedy hodně naspojovaný. Kabel je na hranici životnosti.
- 4.5.1.3. Svítidla jsou ve špatném technickém stavu (typ THORN PILOTE).

4.5.2. Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1. Budou v souladu se ZP.
- 4.5.2.2. Pro stanovení návrhu dimenzování trakčního vedení budou provedeny energetické výpočty, které budou vycházet z parametrů výhledového rozsahu dopravy dle dopravní technologie.
- 4.5.2.3. Obsahem energetických výpočtů bude ověření dostatečného instalovaného výkonu na napájecí stanici Choceň a vyhodnocení jednostranného i oboustranného napájení pro výhledový rozsah dopravy. Energetické výpočty budou splňovat požadavky dle TSI ENE.
- 4.5.2.4. Bude provedena rekonstrukce trakčního vedení DC 3 kV, úsekových odpojovačů včetně pohonů, svodičů přepětí a všech komponentů trakčního, napájecího a zpětného vedení dle rozsahu kolejových úprav. Stav trakčních podpěr včetně základu bude posouzen odborně způsobilou osobou na místním šetření. V případě ponechání trakčních podpěr bude provedena jejich protikoroze ochrana.
- 4.5.2.5. Návrh trakčního vedení bude pro tuto stavbu nadále sledovat stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC s tím, že veškeré provedení izolace bude navrženo v izolační hladině zohledňující připravovanou výhledovou střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV, AC (izolátory v úrovni napětí 25kV, atd.), budou prověřeny bezpečné izolační vzdušné vzdálenosti u jednotlivých umělých staveb (nadjezdy) a v případě potřeby budou v návrhu provedena taková opatření, která zajistí, aby požadované statické i dynamické vzdušné vzdálenosti vyhovovaly pro střídavou trakční soustavu 25 kV, AC.
- 4.5.2.6. S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů nn, přípojek 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 SZDC. Trasy kabelů budou navrženy s ohledem na případnou budoucí výměnu tak, aniž by došlo k narušení kolejiště.

- 4.5.2.7. V celém úseku bude instalován nový kabel s izolační hladinou 22 kV, který bude provozován na napěťové úrovni 6 kV.
- 4.5.2.8. Rozsah vybavení výhybek EOVS stanoví dopravní technolog. Ovládání EOVS bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče REOV. EOVS bude primárně v automatickém režimu s možností ruční obsluhy. EOVS bude možné ovládat dálkově a bude začleněn do DDTS.
- 4.5.2.9. Návrh nového venkovního osvětlení železničních prostor, nástupišť a přístupových komunikací pro cestující bude podle požadavků nové normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, a předpisu SZDC E11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SZDC. Použijí se svítidla umístěná na trakčních podpěrách a na sklopných osvětlovacích stožárech.
- 4.5.2.10. Napájení SZZ, PZZ a TZZ bude splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SZDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.
- 4.5.2.11. Bude ponecháno stávající zařízení DŘT, včetně datového připojení. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do DDTS v souladu s TS 2/2008-ZSE - Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty, v platném znění. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.
- 4.5.2.12. Navrhne se rozsah úprav, dovybavení ED Pardubice, CDP Praha potřebnými komponenty a programové vybavení respektující nový stav řízených technologických zařízení.
- 4.5.2.13. V předmětném traťovém úseku bude prověřena potřeba zajištění přeložek zařízení distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a. s.

4.6. Železniční svršek a spodek

4.6.1. Popis stávajícího stavu

Choceň – Zámrs (km 271,966 – 278,836)

- 4.6.1.1. Kolejový rošt UIC 60 na betonových pražcích B91S, pružné upevnění, svařen do BK. Štěrkové lože v km 276,8 – 277,3 lokálně zbahnělé, přestože stavba spodku je z panelů. V km 278,05 – 278,5 ujíždějící svahy zářezu u obou kolejí. Zastávky Sruby a Dobříkov nevybaveny bezbariérovým přístupem a nástupištními panely s reliéfy.

ŽST Zámrs (km 278,836-280,289)

- 4.6.1.2. Staniční kol.č.1 a 2 na bet. pražcích B91S, kolejnice UIC 60, pružné upevnění. Kolej svařena do BK. Zapuštěné štěrkové lože. U 3,4 a 6 koleje zřízeny nástupišť. Ve stanici je 19 výhybek bez žlabových pražců. Na obou zhlavích degradace GPK, zvýšená míra opotřebení ocelových součástí, drobného kolejiva a betonových pražců, zejména v srdcovkových částech.

ŽST Zámrs – Uhersko (km 280,289-285,849)

- 4.6.1.3. Kol.rošt UIC 60 na bet. pražcích B91S, pružné upevnění, svařen do BK. Postupná degradace GPK. Zastávka Sedlíštko nevybavena bezbariérovým přístupem a nástupištními panely s reliéfy. Odvodnění znečištěné.

ŽST Uhersko (km 285,849-287,495)

- 4.6.1.4. Kol. rošt UIC 60 na bet. pražcích B91S, pružné upevnění, svařen do BK. U kol. č. 3 a 6 je nástupišť. Ve stanici je 15ks výhybek. Prohlubující se degradace GPK zejména na zhlaví. Nevhodné použití stabilizací z panelů. V úseku vysoký výskyt vad pražců.

4.6.2. Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1. Bude navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku v celém rozsahu stavby definovaném v ZP. Dále bude navržena sanace v ZP uvedených zářezových svahů a jejich odvodnění.
- 4.6.2.2. V rámci stavby „Náhrada přejezdu P4897 v km 286,369 trati Česká Třebová – Praha“ bude v žst. Uhersko kusá SK č.5 zkrácena o 30m z důvodu situování přístupové rampy přes lávku ev.km 286,524.

4.7. Nástupiště

4.7.1. Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1. V žst. Zámorsk se nachází v km 279,592 – 279,762 u 3.SK jednostranné nástupiště č.1 typu SUDOP T, délky 170 m, výška nástupištní hrany 250 mm, 4 úrovně přechody. Mezi SK č. 4 – 6 je v km 279,525 – 279,758 je ostrovní nástupiště č.2 typu SUDOP T, délky 233 m, výška nástupištní hrany 550 mm, mimoúrovňový podchod pro cestující a služební bezbariérový úrovně přechod v km 279,767.
- 4.7.1.2. V žst. Uhersko se nachází v km 286,442 – 286,705 u 3.SK vnější nástupiště typu SUDOP T, délky 263 m, výška nástupištní hrany 550 mm, příchod od bývalé VB. U 6.SK je v km 286,437 – 286,705 vnější nástupiště typu SUDOP T, délky 268 m, výška nástupištní hrany 550 mm, přístup mimoúrovňovým nadchodem – po lávce.
- 4.7.1.3. Na zastávce Sruby se nachází dvojice vnějších nástupišť délky 198m. Zastávka leží v km 275,076 trati Česká Třebová – Praha-Libeň. Zastávka je s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice.
- 4.7.1.4. Na zastávce Dobříkov u Chocně se nachází dvojice vnějších nástupišť délky 138m (1. traťová kolej) a 141m (2. traťová kolej). Zastávka leží v km 277,655 trati Česká Třebová – Praha-Libeň. Zastávka je s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice.
- 4.7.1.5. Na zastávce Sedlíštko se nachází dvojice vnějších nástupišť délky 190m (1. traťová kolej) a 170m (2. traťová kolej). Zastávka leží v km 282,900 trati Česká Třebová – Praha-Libeň. Zastávka je s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Požadované úpravy jsou v kapitole železniční svršek a spodek.

4.7.2. Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1. Nástupiště na zastávkách Sruby, Dobříkov u Chocně, Sedlíštko a v ŽST Zámorsk budou rekonstruována z konzolových desek podle ČSN 734959, TSI PRM a vzor. listu Ž8, s výškou 550 mm nad TK, délky dle projednání s objednatelem osobní dopravy a dopravci. Navrženou délku potvrdí Objednatel (odbory O26 a O12).

4.8. Železniční přejezdy

4.8.1. Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1. V úseku se nachází šest řešených železničních přejezdů: ev. km 277,622 P4893 na silnici III. třídy, ev. km 282,163 P4894 na silnici III. třídy, ev. km 282,830 P4895 na silnici III. třídy, ev. km 285,375 P4896 na účelové komunikaci, ev. km 286,369 P4897 na silnici III. třídy, ev. km 287,363 P4898 na místní komunikaci.

4.8.2. Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1. U všech přejezdů bude opětovně prověřena možnost jejich zrušení. Bude navržena rekonstrukce přejezdů, které nebude možné zrušit. Dvoukolejný přejezd P4896 v km 285,375 u žst. Uhersko je navržen ke zrušení v rámci stavby „Náhrada přejezdu P4897 v km 286,369 trati Česká Třebová – Praha“.
- 4.8.2.2. Přejezdy budou vyhovovat ČSN 73 6380 v platném znění.
- 4.8.2.3. Požadujeme splnění požadavku na přejezdové konstrukce dle „zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí“ č.j. 15497/2017-SZDC-GR-O13 ze dne 3.4.2017.

4.9. Mosty, propustky, zdi

4.9.1. Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1. 11 mostů v ev. km 274,791; km 276,885; km 278,865; km 279,275; km 280,316; km 280,540; km 280,872; km 281,621; km 283,627; km 284,380; km 284,615 a 13 propustků v ev. km 272,621; km 272,860; km 275,365; km 276,107; km 276,756; km 277,311; km 277,772; km 279,265; km 282,405; km 285,363; km 286,266; km 286,517; km 287,045. Stávající stav je popsán „Protokoly o podrobné prohlídce“.

4.9.2. Požadavky na nový stav

- 4.9.2.1. Lávka pro pěší v ev.km 286,524 v žst. Uhersko, svařovaná OK s dolní mostovkou (výst. 1997). Délka lávky 33,86 m, šířka NK 2,80 m. V rámci stavby „Náhrada přejezdu P4897 v km 286,369

trati Česká Třebová – Praha“ bude lávka rekonstruovaná. Lávka bude opatřena bezbariérovými přístupy rampami na obou stranách kolejiště.

- 4.9.2.2. Bude provedena diagnostika u všech mostních objektů (stavebně technický průzkum, geotechnické průzkumy, geologické sondy, ověření skrytých rozměrů).
- 4.9.2.3. U mostních objektů bude přepočtem prokázáno, zda vyhovují pro přechodnost traťové třídy D4 UIC/ 120 km/hod a D2/160 km/hod.
- 4.9.2.4. Přepočty budou provedeny podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů č.j. S 31135/2015-O13 ze dne 31.7.2015 na základě výsledků stavebně-technických průzkumů.
- 4.9.2.5. Na základě výsledů diagnostiky a provedeného přepočtu všech mostních objektů, bude upřesněn rozsah navržených úprav ze ZP.
- 4.9.2.6. Prostorové uspořádání všech mostních objektů musí vyhovovat ČSN 736201:2008. Návrhový VMP musí vyhovovat nejvyšší traťové rychlosti, která je v daném úseku navržena.
- 4.9.2.7. Pokud stávající objekty uvedeným požadavkům nevyhoví, budou rekonstruovány nebo nahrazeny novými. Nové objekty musí být navrženy dle ČSN EN 1991-2 na účinky zatěžovacího schéma LM-71 se součinitelem $\alpha = 1,21$ (zatížení dopravou; kategorizace trati z hlediska mostů – 1.třída).
- 4.9.2.8. Kabelové trasy budou přednostně vedeny mimo nosnou konstrukci, zemí nebo po vlastní podpěrné konstrukci (lávce) s ohledem na finanční, majetkoprávní podmínky atd. U mostních objektů, které nebudou součástí stavby a nebudou v rámci stavby uváděny do normového stavu, je třeba v souladu s čl. 9.8. ČSN 736301 kabelové trasy přednostně situovat mimo mostní objekty, buď do společné zemní trasy (včetně protlaku) nebo na samostatnou kabelovou lávku.
- 4.9.2.9. Přednostně budou navrženy objekty s průběžným kolejovým ložem, na propustcích přednostně s otevřeným kolejovým ložem.
- 4.9.2.10. Všechny rekonstruované či nové mostní objekty budou provedeny v souladu se služební rukověť SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ a návrhem protikoroze ochrany podle výsledků korozního průzkumu.
- 4.9.2.11. Odvodnění mostních objektů bude navrženo s ohledem na záplavová území, přednostně navrženo do nejbližšího přirozeného recipientu.

4.10. Ostatní objekty

- 4.10.1.1. 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, kabelovody) staveništní komunikace.

4.11. Pozemní stavební objekty

4.11.1. Popis stávajícího stavu

- 4.11.1.1. Žst. Uhersko – bývalá výpravní budova je ve správě OŘ HKR – SNB, v přízemí osobní pokladna a čekárna, v patře 2 byty, sousední budova s technologickým zařízením je ve správě OŘ HKR – SBBH.
- 4.11.1.2. Žst. Zámorsk – bývalá výpravní budova je ve správě OŘ HKR - SNB, v přízemí čekárna, v patře 1 byt, technologické zařízení je v sousední budově a je ve správě OŘ HKR – SBBH, plastový přístřešek na ostrovním nástupišti je ve správě OŘ HKR – SBBH.
- 4.11.1.3. Zastávky Sruby, Dobříkov u Chocně, Sedlíštko – zde jsou starší zděné čekárny a plastové přístřešky u traťových kolejí, ty jsou ve správě OŘ HKR - SNB a SBBH.

4.11.2. Požadavky na nový stav

- 4.11.2.1. Součástí stavby budou protihluková opatření, která vyplynou z hlukové studie. Dále budou navrženy přístřešky na nástupišťích, nové technologické objekty, orientační systém a nezbytné demolice.
- 4.11.2.2. Součástí jsou také demolice, úpravy zpevněných a přístupových ploch.

4.12. Zásady organizace výstavby

- 4.12.1. Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.12.2. Bude navržena kumulace prací vyžadující zastavení provozu a délka a počet těchto období bude minimalizována.
- 4.12.3. Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. ZZ a trakčního vedení. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.12.4. Aktivace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení bude probíhat po skončení kolejových výluk při vyloučeném provozu.
- 4.12.5. V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí/ZZ:
 - délka trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u významných denních nebo nočních výluk)
 - vymezení vylučovaných kolejí (námezíkem, hrotem výhybky, návěstidlem, kilometricky)
 - činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízd vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích, při všech změnách stavu je nutno přesně specifikovat rozsah funkčnosti ZZ)
 - stručný rozsah prací
 - počet vlaků, které je třeba odklonit či odřeknout.
- 4.12.6. Bude proveden výpočet požadované Náhradní autobusové dopravy dle aktuální metodiky SZDC (viz příloha).

4.13. Geodetická dokumentace

- 4.13.1. Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, nezbytných k návrhu technického řešení.
- 4.13.2. Před započatím prací na dokumentaci, zhotovitel ověří možnost využití geodetických podkladů u správce dat (SŽG Praha, regionální pracoviště Pardubice) – zejména existenci a rozsah stávajícího bodového pole a mapových a geodetických podkladů v daném úseku a jejich použitelnost pro stavbu.

4.14. Životní prostředí

- 4.14.1. Zadavatel upozorňuje na skutečnost, že pokud dojde ke změně parametrů a činností, ke kterým příslušný úřad vydal své stanovisko, tzn. změny technického řešení stavby, změny návrhových intenzit dopravy a traťových rychlostí apod., je třeba se dotázat příslušného úřadu, zda i při uvedených změnách platí vydané stanovisko, že záměr nepodléhá posuzování z hlediska vlivů na životní prostředí.
- 4.14.2. V projektové dokumentaci budou popsány jednotlivé složky životního prostředí:

Biologický průzkum - v rozsahu požadavků příslušného orgánu ochrany přírody.

Dendrologický průzkum - kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem GR ze dne 31.10.2016, č.j.: S 43941/2016-SZDC-O15. Upozorňujeme na nutnost získání závazného stanoviska orgánu ochrany přírody dle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb.

Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz.

Akustická studie včetně výpočtu hluku ze stavební činnosti, měření hluku a vibrací a návrh případných protihlukových opatření - bude zpracováno dle Metodického pokynu pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy, č.j.: 50023/2017-SZDC-GR-O15, ze dne 4.1. 2018.

Odpadové hospodářství s důrazem na průzkum kontaminace štěrkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace štěrkového lože.

Vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení adaptačních a mitigačních opatření stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí.

Posouzení stavby na problematiku ovzduší

Zemědělská příloha

Lesní příloha
Havarijní a povodňový plán.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. Zhotovitel zpracuje a zajistí technické podklady pro zpracování zadávací dokumentace na výběr zhotovitele stavby.
- 5.1.2. Pro SO a PS, které budou podléhat územnímu řízení, zadavatel požaduje zpracovat dílčí plnění obsahující DUR dle zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění, včetně kompletních podkladů pro územní řízení a vyplněné žádosti o vydání územního rozhodnutí. Pro tyto účely jsou přílohou smlouvy VTP/ZP+DUR/09/18 a OP/DUR/02/18 platné v rozsahu zadání.

Rozsah tohoto plnění si zadavatel vyhrazuje jako změnu závazku ze smlouvy v souladu s ustanovením §100 odst. 1 ZZVZ. Předpokládaný rozsah plnění, který je vyhrazenou změnou závazku, je uveden v příloze č. 4 Smlouvy o dílo – Rozpis Ceny Díla, 1. Základní služby na zpracování DSP a DUR, položka 1 (1.1 – 1.8), 6 a 7.

Zhotoviteli bude uhrazen v 1.b Dílčí etapě, v rámci 2. Dílčí fakturace (jak je uvedeno v příloze č. 5 Smlouvy o dílo – Harmonogram plnění) jen skutečně provedený rozsah tohoto plnění.

V případě, že žádný SO a PS nebude vyžadovat územní řízení, nebude dokumentace pro územní řízení zpracovávána dle 1.b Dílčí etapy (jak je uvedeno v příloze č. 5 Smlouvy o dílo – Harmonogram plnění) a 2. Dílčí fakturace neproběhne.

- 5.1.3. Objednatel požaduje aktualizaci Záměru projektu včetně Ekonomického hodnocení podle platné metodiky v době zadání této zakázky.
- 5.1.4. Zhotovitel provede potřebný podrobný geotechnický průzkum dle seznamu pro jednotlivé úseky. Pokud nebude možnost zajištění výluk ze strany objednatele na provedení těchto prací v denní době, budou objednatelem nabídnuty k provedení těchto prací v nočních výlukách.

Sruby - Zámorsk	1	km 275,400 - 276,180	2x3 hodiny	4 kopané sondy
			2x3 hodiny	4 x těžká dynamická penetrace
			2x8 hodin	2 jádrové vrty dl. 7m
	2		2x3 hodiny	4 kopané sondy
			2x3 hodiny	4 x těžká dynamická penetrace
			2x8 hodin	2 jádrové vrty dl. 7 m
Dobříkov - Zámorsk	1	km 276,800 - 278,500	6x6 hodin	16 kopaných sond
			5x6 hodin	20 x těžká dynamická penetrace
			4x8 hodin	8 jádrové vrty dl. 6 m
	2		2x3 hodiny	16 kopaných sond
			1x3 hodiny	20 x těžká dynamická penetrace
			4x8 hodin	8 jádrové vrty dl. 6 m
žst. Uhersko	1	km 286,900 - 287,400	2x8 hodin	3 jádrové vrty dl. 5 m
			2x8 hodin	6 kopaných sond
	2		2x8 hodin	3 jádrové vrty dl. 5 m
			2x8 hodin	6 kopaných sond

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

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1. Záměr projektu „**Choceň - Uhersko, BC**“, investor SZDC, zhotovitel **SUDOP EU a.s.**
- 7.1.2. Souhrn připomínek a jejich vypořádání k ZP „**Choceň - Uhersko, BC**“, investor SZDC, zhotovitel **SUDOP EU a.s.**
- 7.1.3. Interní předpis Objednatele: Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SZDC" č.j. 27150/2017-SŽDC-O14 ze dne 27.6.2017 - 4 soubory
- 7.1.4. Interní předpis Objednatele: Stanovisko O14 k elektrickému ohřevu výhybek se systémem s proudovými chrániči" č.j. 11545/2016-SŽDC-O14 ze dne 14.3.2016
- 7.1.5. Interní předpis Objednatele: pokynu č. j. 16456/2015-O13 "Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace – pokyn
- 7.1.6. „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018“
- 7.1.7. „Stanovisko k ukládání zemního pásu do kabelové rýhy“ č.j. 3975/2015-O14 z 27.1.2015.
- 7.1.8. Náhradní autobusová doprava, č.j. 50864/2017-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 20.12.2017
- 7.1.9. Základní technické požadavky na kamerový systém, č.j. 18453/2018-SŽDC-O14 ze dne 23.2.2018 s přílohou