

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Dokumentace pro územní řízení

„Rekonstrukce žst. Turnov“

Datum vydání: 31. 8. 2020



SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1 Předmět zadání.....	3
1.2 Hlavní cíle stavby	3
1.3 Místo stavby	3
1.4 Základní charakteristika trati.....	4
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.1 Závazné podklady pro zpracování.....	4
2.2 Ostatní podklady pro zpracování	5
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	5
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	5
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	5
4.3 Organizace výstavby	6
4.4 Zabezpečovací zařízení	6
4.5 Sdělovací zařízení	8
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	10
4.7 Železniční svršek a spodek	11
4.8 Nástupiště	12
4.9 Železniční přejezdy	12
4.10 Mosty, propustky, zdi	12
4.11 Ostatní objekty	14
4.12 Pozemní stavební objekty	14
4.13 Geodetická dokumentace.....	14
4.14 Životní prostředí	14
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	16
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	16
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.

SŽ Správa železnic, státní organizace

SŽDC Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování Dokumentace pro územní rozhodnutí (dále též „DUR“) (dále společně jen Dokumentace) na stavbu „**Rekonstrukce žst. Turnov**“ (dále jen Stavba) v souladu se zadávací dokumentací.
- 1.1.2 DUR rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět veřejné zakázky v nezbytném rozsahu pro možnost zadání dalšího stupně dokumentace. Zhotovitel DUR musí sledovat zpracování nejvhodnějšího technického a ekonomického řešení při respektování schváleného Záměru projektu. Do DUR bude zpracován závěr z procesu posouzení vlivů stavebního záměru na životní prostředí.
- 1.1.3 Součástí zakázky je zajištění úplné dokladové části pro územní řízení, úprava paré dokumentace sloužících pro územní řízení do podoby odpovídající vyhl. č. 499/2006 Sb., v platném znění. Pokud bude pro realizaci stavby nutná změna některého územního plánu, je součástí zakázky rovněž podklad pro pořizovatele změny územního plánu pro tuto změnu.
- 1.1.4 Předmětem zakázky je dále projednání dokumentace s dotčenými orgány a dotčenými osobami v rozsahu nutném pro vydání potřebných stanovisek pro územní řízení včetně zpracování a podání žádosti o územní rozhodnutí. Součástí předmětu díla je spolupráce při vydání příslušných rozhodnutí až do nabytí jejich právní moci, včetně podání žádosti o územní rozhodnutí. DUR bude svým obsahem sloužit jako jeden z podkladů pro zadání dalšího stupně dokumentace (DSP+PDPS), proto musí být zpracována v náležitých podrobnostech.
- 1.1.5 Zhotovitel zajistí jednání o závěrečném projednání připomínek a Objednatelem přijaté připomínky zapracuje do dokumentace. Bez souhlasu Objednatele není oprávněn měnit obsah a rozsah dokumentace. Při projednání zpracovávané dokumentace stavby bude postupovat v součinnosti s Objednatelem a dbát jeho pokynů.
- 1.1.6 Součástí předmětu zakázky je rovněž zpracování oznámení dle § 6 odst. 4) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Podrobněji dále v kapitole 4. 14.
- 1.1.7 Součástí zakázky je také zpracování veškerých průzkumů nutných pro realizaci díla (např. geotechnický, stavebně-technický, dendrologický, biologický, atd.).

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Hlavním cílem rekonstrukce železniční stanice je zkrácení cestovních dob a dosažení vyšší stability provozu díky zkrácení staničních provozních intervalů (zejména díky modernizaci staničního zabezpečovacího zařízení) a případně též zvýšení rychlosti ve zhlaví stanice.
- 1.2.2 Dalším cílem rekonstrukce je zajištění přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, a to podle požadavků vyplývajících z TSI PRM.
- 1.2.3 Cílem je také zajištění potřeb nákladní dopravy pro tranzitní vlaky (úvrať a dobírání/odvěšování hnacích vozidel v relaci Nymburk – Zawidów a zpět, vlaky Libuň – Řetenice a zpět).

1.3 Místo stavby

- 1.3.1 Kraj: Liberecký
- 1.3.2 Okres: Liberec, Semily
- 1.3.3 Začátek a konec stavby: **Stavebně**

Trať 030 ZÚ cca km 123,3, KÚ cca km 124,7

Trať 041 ZÚ cca km 28,7, KÚ km 29,222

Trať 070 ZÚ cca km 103,0, KÚ km 104,061

Technologicky

Malá Skála (km 115,697) – Turnov (km 123,993)

Hrubá Skála (km 22,422) – Turnov (29,222)

Příšovice (km 99,665) – Turnov (km 104,061)

1.4 Základní charakteristika trati

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní 030 Jaroměř – Liberec regionální 041 Hradec Králové hl. n. – Turnov celostátní 070 odb. Skály – Turnov
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F3
Součást sítě TEN-T	ANO / NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	500 00 Jaroměř – Liberec 491 00 Hradec Králové hl. n. – Turnov 480 00 odb. Skály – Turnov
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	508 Jaroměř – Liberec 511 Hradec Králové hl. n. – Turnov 537a odb. Skály – Turnov
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	030 Jaroměř – Liberec 041 Hradec Králové hl. n. – Turnov 070 odb. Skály – Turnov
Číslo traťového a definičního úseku	105110 Malá Skála – Turnov 1051F1 žst. Turnov 105112 Turnov – Sychrov 1071B1 žst. Rovensko pod Troskami 107104 Rovensko pod Troskami – Hrubá Skála 1071D1 žst. Hrubá Skála 107108 Hrubá Skála – Karlovice-Sedmihorky 1071E1 nz. Karlovice-Sedmihorky 107110 Karlovice-Sedmihorky – Turnov 0901T1 žst. Příšovice 090140 Příšovice – Turnov 1051FB seřaďovací nádraží 1051FC areál Správy tratí 1051FD vlečka DHV Lužná u Rakovníka 1051FE areál Správy tratí 1051FF kolej č. 11a 1051FG kolej č. 2a 1051FH vlečka R.F.Profi
Traťová třída zatížení	C3 (20 t/7,2 t)
Maximální traťová rychlost	V obvodu celé železniční stanice je stanovena rychlost 40 km/h, traťové rychlosti v přilehlých traťových úsecích: 100 km/h Jaroměř – Liberec 60 km/h Hradec Králové hl. n. – Turnov 100 km/h odb. Skály – Turnov
Trakční soustava	není
Počet traťových kolejí	1

Přímým správcem železniční dopravní infrastruktury je Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové.

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závažné podklady pro zpracování

2.1.1 Záměr projektu/Doprovodná dokumentace „Rekonstrukce žst. Turnov“, PROJEKT servis, spol. s r.o., 06/2020, k nahlédnutí během soutěže.

- 2.1.2 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č. j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6 ze dne 8. 3. 2018“. Bude poskytnuto vítěznému uchazeči.
- 2.1.3 Schvalovací doložka MD č.j. 108/2020-910-IZD/2, k nahlédnutí během soutěže.

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 Geodetické a mapové podklady, SŽG, bude předáno vítěznému uchazeči.

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.
- Studie proveditelnosti Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – státní hranice;
 - Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Turnov, 3. etapa, aktuálně probíhá zpracování Záměru projektu;
 - Rekonstrukce ŽST Malá Skála, aktuálně probíhá zpracování Záměru projektu, předpoklad schválení 10/2020;
 - Rekonstrukce telekomunikačního zařízení v úseku Bakov nad Jizerou – Turnov, stavba v realizaci;
 - Oprava PZS na trati 070 – probíhá soutěž na realizaci;
 - Turnov – sdružený traťmistrovský okresek – oprava – v realizaci.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Dokumentace pro územní rozhodnutí bude zpracována dle schváleného Záměru projektu.
- 4.1.2 Dle podmínky CK MD (viz 2.1.3) navržené technické řešení ve všech profesích nesmí znemožnit výhledovou dodatečnou elektrizaci střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz. Z tohoto důvodu, v návrhu prostorového uspořádání železničního svršku a spodku, nástupišť, kabelovodů a mostních objektů bude sledována výhledová elektrizace trakční proudovou soustavou 25 kV, AC. Musí být respektována prostorová rezerva pro budoucí polohu trakčních podpěr a bran a tuto polohu striktně respektovat při koordinacích zejména u vedení nových kabelových tras, odvodnění apod. Za tímto účelem bude v dokumentaci proveden výhledový návrh příčného a podélného situování trakčních podpěr a bran tak, aby následná výstavba nového trakčního vedení neměla zásadní vliv na zásah do stavebních objektů a provozních souborů, vybudovaných v rámci této stavby.
- 4.1.3 Dle podmínky CK MD (viz 2.1.3) bude v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a to zejména v souladu s § 37a „Rušení přejezdů“, s cílem zrušení maximálního možného počtu železničních přejezdů s minimálním dopravním momentem, a to s cílem úspory veřejných finančních prostředků.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Rozsah zpracované dopravní technologie bude odpovídat Směrnici generálního ředitele č. 11/2006, příloze č. 1.
- 4.2.2 Rozsah dálkové a regionální osobní dopravy a nákladní dopravy bude projednán s objednavateli dopravy a následně rozsah potvrzen GR O6.
- 4.2.3 Budou zpracovány GVD v traťových úsecích Dvůr Králové n/L. – Turnov – Liberec, Jičín – Turnov, Mladá Boleslav – Turnov, Železný Brod – Tanvald ve čtyřhodinovém fragmentu (sedlo/špička).

- 4.2.4 Bude uvedeno schéma stanice a navazujících úseků s vyznačením kilometrických poloh hlavních návěstidel a jejich samostatných předvěstí pro stávající a výhledový stav.
- 4.2.5 Přehled frekvence cestujících si zajistí Zhotovitel dokumentace na vlastní náklady.

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.3.2 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.3.3 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 denních nebo nočních výluk zastavující provoz)
 - vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či 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
 - přístup mechanizace na staveniště
 - předpokládaný rozsah NAD
- 4.3.4 V rámci zpracování POV bude respektován dopis č.j. 8174/2020-SŽDC-SSZ-ÚT1 ze dne 14. dubna 2020 (Příloha 7.1.3).

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 Stanice je vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením 1. kategorie typu 5007 se světelnými návěstidly, se závislými stavědly St. 1, St. 3 a St. 4.

Mezistaniční úsek Turnov – Malá Skála je bez traťového zabezpečovacího zařízení, jízda vlaků je zabezpečena telefonickým dorozumíváním.

Mezistaniční úsek Turnov – Hrubá Skála je bez traťového zabezpečovacího zařízení, jízda vlaků je zabezpečena telefonickým dorozumíváním.

Mezistaniční úsek Turnov – Sychrov je zabezpečen TZZ 3. kategorie AHP-03 s návěstním bodem na trati v oblasti zastávky Doubí u Turnova. Kontrola volnosti je zajištěna počítači náprav.

Mezistaniční úsek Příšovice – Turnov je zabezpečen TZZ 2. kategorie RPB-71.

V mezistaničním úseku Hrubá Skála – Turnov jsou přejezdy v km 23,988 / P3174 zabezpečený PZS 3SBI typ PZZ-K, v km 26,329 / P3178 zabezpečený PZS 3SBI typ PZZ-K a v km 27,980 / P3181 zabezpečený PZS 3ZBI s polovičními závorami typ PZZ-K.

V mezistaničním úseku Turnov – Sychrov byly již stávající přejezdy vyřešeny ve stavbě TZZ AHP-03.

V mezistaničním úseku Příšovice – Turnov je přejezd v km 102,353 / P2723 zabezpečený PZS 3SBI typ VÚD z roku 1966 a s ventilovými kolejovými obvody s VKO, PSS a PST.

V DK je umístěn monitor JOP pro zařízení REMOTE, kde jsou zobrazovány kontroly PZS v úseku Rovensko pod Troskami – Turnov, Turnov – Sychrov a Malá Skála – Turnov.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 ŽST Turnov bude zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Stavění vlakových a posunových cest bude v základním stavu prováděno z jednotného obslužného pracoviště (JOP) v ŽST Turnov. Elektronické stavědlo musí mít funkcionalitu VNPN (výstraha při nedovoleném projetí návěstidla). Dále musí umožňovat u vjezdových jízdnic cest jízdu podle rozhledových poměrů. Bude použita technologie s horkou zálohou rozhodujících částí SZZ a přenosových cest. Pro vyhodnocení volnosti budou v obvodu celé stanice použity kolejové úseky vymezené počítači náprav. Nově budované SZZ bude vybaveno diagnostikou s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby. Stavědlová ústředna nového elektronického stavědla SZZ se předpokládá vybudovat v rekonstruovaných místnostech ve výpravní budově ŽST Turnov. Prostory pro technologii SZZ budou klimatizované. Baterie a univerzální napájecí zdroj budou umístěny odděleně od technologie samotného SZZ, místnosti budou též klimatizované. Pracoviště JOP bude umístěno v nové dopravní kanceláři.
- 4.4.2.2 Pro výstavbu nového SZZ bude potřeba SZZ provizorní. SZZ bude ovládáno dočasně ze ŽST Turnov a bude připraveno pro výhledové dálkové ovládání z RDP Liberec. V cílovém stavu bude zřízeno v ŽST Turnov samostatnou stavbou v rámci RDP Liberec pracoviště pohotovostního výpravčího DOZ pro RDP.
- 4.4.2.3 Stávající SZZ bude demontováno. Napájení technologie SZZ bude provedeno ze stávající trafostanice. V rekonstruované trafostanici jsou dvě sítě 35/0,4kV 400KVA a dieselagregát.
- 4.4.2.4 Mezistaniční úsek Malá Skála – Turnov bude zabezpečen TZZ 3. kategorie (dle TNŽ 34 2620) typu automatické hradlo s oddílovými návěstidly (dva prostorové oddíly). Oddílová návěstidla automatického hradla budou umístěna u zastávky Dolánky. Pro vyhodnocení volnosti budou použity kolejové úseky vymezené počítači náprav. Nové TZZ bude v ŽST Malá Skála uvázáno do stávajícího SZZ. Ve stávající reléové místnosti ve výpravní budově není pro novou technologii TZZ prostor. Indikační a ovládací prvky nového TZZ budou umístěny do stávající kolejové desky v dopravní kanceláři. Výstroj technologie oddílových návěstidel automatického hradla bude umístěna ve stávajícím technologickém domku objektu v zastávce Dolánky – nutná izolace domku od zemní vlhkosti. V mezistaničním úseku dojde k úpravě železničních přejezdů. Konfigurace železničních přejezdů musí být navržena dle metodického pokynu SŽDC MP – Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných. Realizace technologických domků musí být dle pokynu SŽ PO-10/2020-GR. Mezistaniční úsek Malá Skála – Turnov (TZZ a PZZ) je **nutno koordinovat se stavbou „Rekonstrukce ŽST Malá Skála“, kde je v mezistaničním úseku také počítáno s úpravami.**
- 4.4.2.5 Mezistaniční úsek Turnov – Sychrov je zabezpečen TZZ 3. kategorie AHP-03. V rámci stavby bude řešeno pouze zřízení vazby traťového zabezpečovacího zařízení na nové SZZ v ŽST Turnov.
- 4.4.2.6 Mezistaniční úsek Hrubá Skála – Turnov bude zabezpečen TZZ 3. kategorie (dle TNŽ 34 2620) typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Pro vyhodnocení volnosti budou použity kolejové úseky vymezené počítači náprav. Do nové technologie bude zapracováno nákladiště Karlovice – Sedmihorky. Uvedené nákladiště bude navrženo s uvolněním traťové koleje. V ŽST Hrubá Skála musí být pro úvazku nového TZZ vybudován nový technologický objekt. Ve stávající reléové místnosti ve výpravní budově není pro novou technologii prostor. Indikační a ovládací prvky nového TZZ budou umístěny do stávající

kolejové desky v dopravní kanceláři. Záhloví a zhlaví stanice musí být vybaveno kolejovými úseky vymezenými počítači náprav. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238 a ČSN CLC/TS 50238-3. Na turnovské zhlaví musí být doplněno skupinové odjezdové návěstidlo. Skupinové odjezdové návěstidlo bude ovládáno a indikováno pomocí stávající kolejové desky (doplnění ovládacích a indikačních prvků). Nové TZZ bude uvázáno do stávajícího SZZ v ŽST Hrubá Skála. V mezistaničním úseku dojde k úpravě železničních přejezdů. Konfigurace železničních přejezdů musí dle metodického pokynu SŽDC MP – Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných. Realizace technologických domků musí být dle pokynu SŽ PO-10/2020-GR.

- 4.4.2.7 Mezistaniční úsek Příšovice – Turnov bude nově zabezpečen TZZ 3. kategorie (dle TNŽ 34 2620) typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Pro vyhodnocení volnosti budou použity kolejové úseky vymezené počítači náprav. V ŽST Příšovice bude úvazka nového TZZ umístěna do stávající reléové místnosti. Indikační a ovládací prvky nového TZZ budou umístěny místo stávajících prvků TZZ typu RPB (v kolejové desce). Nové TZZ bude v ŽST Příšovice uvázáno do stávajícího SZZ. V mezistaničním úseku dojde k úpravě železničních přejezdů. **Přejezd v km 102,353/P2723 řešen v opravné práci „Oprava PZS VÚD v km 40,281; 102,353; 65,725; 15,608 OR HKR oblast Liberec“.** Konfigurace železničních přejezdů musí dle metodického pokynu SŽDC MP – Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných. Realizace technologických domků musí být dle pokynu SŽ PO-10/2020-GR.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 Stávající sdělovací zařízení je převážně analogového typu, z různých období rekonstrukcí. V současné době je komunikace prováděna pomocí analogového zapojovače Z29-ELSVO. Informační zařízení HAVIS. Dvě tabule umístěné v odjezdové hale a další panely jsou umístěné na perónech. Rozhlasová ústředna je typu ELSVO se zesilovačem 2X Z300. Kamerový systém vybudovaný ve výpravní budově je autonomní, pouze v prostoru výpravní budovy a ovládací pracoviště nevhodně umístěné v pokladnách. Okolní zastávky Dolánky mají napojení na stávající rozhlasové informační zařízení HAVIS ovládané z žst. Turnov. Toto zařízení v zastávce by mělo být nově ovládané z pracoviště ve Staré Pace, po dokončení realizace stavby Rekonstrukce ŽST Malá Skála. Zastávka Turnov město je bez rozhlasového zařízení. Hrubá Skála rovněž bez informačního zařízení. DOK jsou ukončené v prostoru bývalé ATU, ze směru Železný Brod a nově jsou ukončené DOK ze směru Mladá Boleslav rovněž v ATU.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 Podle pokynu SŽDC PO-1/2019 bude ŽST Turnov v cílovém stavu ovládána z RDP Liberec. V ŽST Turnov má být zřízeno pracoviště pohotovostního výpravčího DOZ pro RDP (bude zřízeno až se stavbou RDP Liberec). Z tohoto důvodu je třeba zařízení přizpůsobit tak, aby bylo možné zařízení v budoucnu ovládat z RDP ŽST Liberec. Za předpokladu zřízení přenosového zařízení pro DOK v ŽST Liberec a v ŽST Turnov, do položení DOK Liberec – Turnov se počítá s optickou trasou Liberec – Tanvald – Železný Brod – Turnov. Provést demontáž stávajících analogových zařízení a dodávku nového IP zapojovače (DT) s možností dálkového ovládání a řízení z pracoviště RDP Liberec. Dotykový terminál bude mít možnost dálkové diagnostiky DDTS stejně jako další prvky nutné k jeho provozu (brány atd). Demontáž stávajících telefonních objektů. Předpokládá se výstavba IP kamerového systému s dálkovým ovládáním a dohledováním s napojením na centrální management server s respektováním požadavků na KS dle příl. 7058/2015-O14. Kamerový systém bude umístěn pro sledování hran nástupišť a prostorů pro cestující.

Výstavba PZTS, ZPDP, ASHZ a klimatizace do technologických prostor. EZS zajištění objektů bude provedeno jako dvojstupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana) s odděleným prostorem pro předpokládané nájemce a současně více provozovatelů drážní dopravy. Předpokládá se zavedení EZS i do RD PZS, EZS budou napojeny na centrální databázi uživatelů DDTS. OŘ Hradec Králové požaduje systém EZS doplnit o moduly pro dálkovou diagnostiku a parametrizaci ústředí (plná parametrizace EZS ústředí) a technologické domky u PZS doplnit o dveřní kontakty včetně opticko-kouřového čidla, klávesnice, čtečky karet SŽDC a stavy přenášet do DDTS ŽDC. Pokud nebude systém osazen ASHZ, požadujeme doplnit plnohodnotnou EPS ústřednu do technologických prostor.

V ŽST Turnov a na zastávce Turnov město bude navrženo nové rozhlasové zařízení v IP provedení s automatickým hlášením dle jízdy vlaku. Dále bude navrženo vizuální informační zařízení v provedení LCD s LED podsvícením. Navržené rozhlasové a informační zařízení musí umožnit kontrolu provedení hlášení a poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.

- 4.5.2.2 Počítá se s výstavbou nových hodinových zařízení. V prostorech pro cestující budou hodiny vybaveny vteřinovou ručičkou. Předpokládá se rovněž úprava TRS a začlenění systému MRTS do dálkového ovládání, pokud nebude zřízeno v předchozích stavbách. Systém TRS a MRTS bude překonfigurován tak, aby bylo možné jej ovládat z RDP Liberec. Z hlediska doplnění technologií do zastávek je nutné koordinovat stavby s dalšími stavbami v okolí ŽST Turnov, zejména stavbou „Rekonstrukce ŽST Malá Skála“, kde by měla být doplňována technologie ROZ a informačního zařízení.

- 4.5.2.3 V rámci DDTS ŽDC v ŽST Turnov a v přilehlých mezistaničních úsecích bude vybudován DDTS ŽDC. Cílem je vytvoření HW a SW pro potřeby přenosu informací z technologií ze železničních stanic a zastávek na centrální dohledové pracoviště, které je nyní umístěno v Pardubicích a na geo redundantní ukládání dat bez vizualizace na CDP Praha. Rozvaděč RDD s integračním koncentrátorem InK by měl být umístěn v ŽST Turnov.

Umístění sdělovacího zařízení bude v ŽST Turnov v nové samostatné sdělovací místnosti v technologickém kontejneru. Sdělovací místnost bude vybavena klimatizační jednotkou s plným přenosem poruchových a stavových informací do DDTS včetně teploty a vlhkosti.

- 4.5.2.4 Veškerá hlasová komunikace (telefonní zapojovač), rádiová komunikace (TRS, MRS) bude nahrávána na záznamové zařízení ReDat. V ŽST Turnov bude v rámci této stavby doplněna licence pro nahrávání a licence pro centrální nahrávání do Kontrolně analytického centra (KAC). Nově vybudované zařízení (vybrané kamery, záznamové zařízení), ale i stávající terminály budou v rámci této stavby začleněny do KAC.

- 4.5.2.5 Rozmístění a velikost monitorů budou jednotného typu osazené v monitorové matici. Kamery budou mít dálkové dohledovatelné switche s možností přenosu poruchových stavů do DDTS, venkovní skříňky KS budou osazeny kontaktem detekce neoprávněného otevření. Switchy budou mít detekci neoprávněného připojení do servisní zásuvky.

Je třeba zajistit v rámci stavby přemístění stávajících technologií DOK z budovy ATU do nových prostor sdělovacího zařízení v budově ŽST Turnov.

- 4.5.2.6 Demontáž sdělovacího zařízení bude provedena v souladu se směrnicí SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Napájení ŽST Turnov je provedeno přípojkou VN, která je provedena jako kabelová, smyčková ze tří trafostanic ČEZ a napájí transformační stanici TS SM 0039 „Nádraží Turnov“. Měření je provedeno na primární straně čtyřkvadrantovým elektroměrem ČEZ pro činný i jalový odběr. Rozvaděč měření je umístěn na vnější straně trafostanice. V trafostanici, v rozvodně NN je umístěno měření jednotlivých vývodů. Stávající trafostanice prošla rekonstrukcí v letech 2016-2017.
- 4.6.1.2 Napájení (záložního) zabezpečovacího zařízení je zajištěno náhradním zdrojem elektrické energie EASd 16/5-366, který je umístěn v budově trafostanice.
- 4.6.1.3 Osvětlení kolejiště a nástupiště v ŽST Turnov zajišťuje devět osvětlovacích věží výšky 20 m osazených asymetrickými výbojkovými reflektory, osvětlení kolejiště SNV a maloskalského zhlaví je zajištěno stožáry JŽ.
- 4.6.1.4 Elektrický ohřev výhybek v ŽST Turnov není osazen.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Bude provedena rekonstrukce kabelových rozvodů NN v celé žst. Turnov.
- 4.6.2.2 Návrh nového venkovního osvětlení kolejiště, nástupišť a přístupových komunikací pro cestující bude respektovat normu ČSN EN 12 464-1 a 12 464-2 a předpis SŽDC E11. K osvětlení kolejiště, nových nástupišť a přístupových komunikací se použijí osvětlovací věže a sklopné osvětlovací stožáry s LED svítidly. Osvětlení nezastřešených částí ostrovního nástupiště a přístupových cest bude provedeno svítidly LED instalovanými na sklopných 6 m stožárech. Zastřešené části nástupišť budou osvětlena pomocí LED svítidel s mechanickou odolností antivandal. Osvětlení v podchodu bude řešeno LED svítidly typu antivandal. Osvětlení bude možné ovládat místně i dálkově prostřednictvím řídicího rozvaděče, který bude připojen do systému Dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS). Rozvaděč bude umístěn v rozvodně NN stávající trafostanice s klientem v dopravní kanceláři. Stavbou dotčené kabely na seřaďovacím kolejišti (101-109) budou dle potřeb přeloženy nebo upraveny. Napájení pro toto osvětlení bude provedeno vždy z nejbližšího rozvaděče napájení věží.
- 4.6.2.3 Výstavba elektrického ohřevu výhybek bude provedena v rozsahu určeném dopravní technologií. Napájení EOv bude zajištěno ze stávající trafostanice TS SM 0039 „Nádraží Turnov“, odběr el. energie bude samostatně měřen. Ovládání EOv bude zajištěno prostřednictvím řídicího rozvaděče, který bude připojen do sítě DDTS. EOv bude moci být provozován v automatickém režimu v závislosti na venkovní teplotě a teplotě referenční kolejnice – řízení srážkovými čidly.
- 4.6.2.4 V rámci stavby budou vybudovány zásuvkové stojany pro temperování souprav, které budou připojeny přes samostatné měření v rozvodně NN stávající trafostanice žst. Turnov. Dále bude řešeno napájení nového SZZ a TZZ.
- 4.6.2.5 S ohledem na zajištění napájení instalovaných zařízení v 1. stupni dodávky elektrické energie (zab. zař., sděl. zařízení, dopravní kancelář, atd.), bude v rámci stavby instalován nový náhradní zdroj el. energie. Náhradní zdroj bude s automatickým startem a v takovém provedení, aby byly splněny podmínky dodávky elektrické energie 1. stupně. Ovládání a diagnostika náhradního zdroje bude v systému „Dispečerská řídicí technika (DŘT)“. Náhradní zdroj bude umístěn do stávající místnosti náhradního zdroje v budově trafostanice, pokud místnost nebude splňovat požadované parametry pro nový náhradní zdroj, bude náhradní zdroj umístěn do

monolitické železobetonové buňky pro záložní zdroje, do volného prostoru vedle stávající trafostanice.

- 4.6.2.6 Stávající trafostanice bude v rámci stavby připojena do systému DŘT.
- 4.6.2.7 Vybudované technologie budou připojeny do diagnostického systému DDTS a do systému DŘT včetně monitoringu u elektrodispečerů.
- 4.6.2.8 V rámci stavby budou vybudovány nové nebo rekonstruovány stávající NN přípojky včetně rozvaděčů pro přejezdová zabezpečovací zařízení a pro traťová zabezpečovací zařízení v přilehlých traťových úsecích Malá Skála - Turnov, Hrubá Skála - Turnov, Příšovice - Turnov. Součástí nových sdružených pilířů u technologických domků přejezdů bude přepínač sítě – náhradní zdroj a přívodka pro připojení mobilního náhradního zdroje. Z pilíře bude veden napájecí kabel do RD. Dělicí místo mezi SEE a SSZT bude vyznačeno v dokumentaci. Skříň ve správě SEE u přejezdů požadujeme osadit půlvložkou SGK FAB 3F2864/1003.
- 4.6.2.9 **V návrhu prostorového uspořádání železničního svršku a spodku, nástupišť, kabelovodů a mostních objektů bude sledována výhledová elektrizace trakční proudovou soustavou 25 kV, AC. Musí být respektována prostorová rezerva pro budoucí polohu trakčních podpěr a bran a tuto polohu striktně respektovat při koordinacích zejména u vedení nových kabelových tras, odvodnění apod. Za tímto účelem bude v dokumentaci proveden výhledový návrh příčného a podélného situování trakčních podpěr a bran tak, aby následná výstavba nového trakčního vedení neměla zásadní vliv na zásah do stavebních objektů a provozních souborů, vybudovaných v rámci této stavby.**

4.7 Železniční svršek a spodek

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 Železniční svršek v železniční stanici Turnov je v dopravních kolejích tvořen z kolejnic tvaru S49 a tvaru T na betonových případně dřevěných pražcích. U dopravních kusých kolejích je železniční svršek tvořen z kolejnic tvaru T na dřevěných pražcích. Železniční svršek v manipulačních kolejích je tvořen z kolejnic tvaru T na betonových a dřevěných pražcích. Železniční svršek v přilehlých úsecích je z kolejnic tvaru S49 na bet. pražcích. Železniční spodek byl v rámci rekonstrukce výhybek na maloskalském zhlaví částečně sanován bez návrhu odvodnění v letech 1983 a na příšovicko-sychrovském zhlaví došlo k sanaci železničního spodku včetně odvodnění v letech 1987. Při rekonstrukci nástupišť v letech 2002 a 2003 proběhla sanace železničního spodku bez odvodnění kolejiště a nástupišť.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Železniční svršek a spodek bude rekonstruován v rozsahu daném novou konfigurací stanice, nový železniční svršek bude tvaru E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním.
- 4.7.2.2 Rekonstrukce železničního spodku zahrne zajištění odvodnění koleje a zajištění parametrů pražcového podloží dle předpisu SŽDC S4, resp. dle Přílohy č. 7.1.4. Odvodnění bude zpravidla trativody, v záhlavích též otevřené, vyústěné do retenčních prostor, kanalizací, popř. do vsakovacích objektů. Pro návrh železničního spodku bude zpracován podrobný průzkum pražcového podloží dle SŽDC S4. Návrh vsakovacích objektů musí být ověřen průzkumem.

4.8 Nástupiště

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 Ve stanici se nachází dvě vnější nástupiště, výška nástupní hrany 550 mm nad TK. (typ SUDOP) č. 1a a 1b u dopravní koleje č. 2. A dvě poloostrovní nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. (typ SUDOP) u dopravních kolejí č. 1, 5, 7 a 11. Nástupiště jsou přístupná přes centrální přechod bez VZPK.

4.8.2 Popis navrženého stavu

- 4.8.2.1 Počet nástupních hran a jejich délky budou respektovány ze Záměru projektu. Přístup na nástupiště bude podchodem. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK. V novém stavu budou nástupiště odpovídat TSI PRM 2015, ČSN 73 4959, vzorovým listům Ž8.
- 4.8.2.2 Nástupiště budou vybavena mobiliářem (lavičky, odpadkové koše, apod).

4.9 Železniční přejezdy

4.9.1 Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1 Trať č. 030 Jaroměř – Turnov, v úseku se nachází 5 železničních přejezdů.
- 4.9.1.2 Trať č. 041 Hradec Králové hl. n. – Turnov, v úseku se nachází 9 železničních přejezdů.
- 4.9.1.3 Trať č. 070 Praha – Turnov, v úseku se nachází 2 železniční přejezdy.
- 4.9.1.4 V obvodu stanice se nachází 3 železniční přejezdy.
- 4.9.1.5 Možnost zrušení/náhrady železničních přejezdů v úseku Turnov – Malá Skála byla prověřena v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Malá Skála“ s negativním výsledkem.

4.9.2 Popis navrženého stavu

- 4.9.2.1 Rozsah stavební rekonstrukce železničních přejezdů bude převzat ze Záměru projektu. Rekonstrukce bude navržena v souladu s ČSN 73 6380.
- 4.9.2.2 Dle čl. 4.1.3 bude prověřeno zrušení železničních přejezdů s malým dopravním momentem.
- 4.9.2.3 U přejezdů na trati 041 bude prověřena možnost jejich zrušení bez náhrady nebo s náhradou pomocí souběžné komunikace k jinému přejezdu (z hlediska územního, investičního, dopadu do výsledků EH, ...). V případě kladného prověření budou tyto náhrady součástí stavby a budou zpracovány dle vyhl. č. 499/2006 Sb. a Přílohy č. 1 Směrnice generálního ředitele č. 11/2006. Všechny prověřované možnosti dle zadání budou doloženy (výkresově, textově) v dokladové části, a to včetně vyjádření dotčených orgánů, správců, vlastníků apod. Rozsah posouzení bude zpracován podle směrnice SM 86.

4.10 Mosty, propustky, zdi

4.10.1 Popis stávajícího stavu

4.10.1.1 Most km 123,463

Spodní stavba je tvořena betonovými konstrukcemi. Mostovka je realizována pomocí ŽB desky (zabetonované nosníky). Pod mostním objektem je vedena rychlostní komunikace (E442/35). ŽB prefabrikáty křídel jsou vysunuté cca o 10 mm až 60 mm, spárování je v těchto místech vypadané. Sloupky zábradlí vykazují korozi v místě dilatačních spojů. Stávající odvodnění prosakuje. Na mostním objektu je v současné době vzdálenost mezi římsou kolejí 3,459 m (vlevo) a 3,700 m (vpravo). Vzdálenost mezi zábradlím a osou koleje je 3,599 m (vlevo) a 3,840 m (vpravo).

4.10.1.2 Most km 124,361

Jedná se mostní konstrukci z roku 1934. Spodní stavba je tvořena betonovými konstrukcemi. Mostovka je realizována pomocí ŽB desky (zabetonované nosníky). Podél liberecké opěry se nachází zatrubněný „Odolenovický potok“. Nosná konstrukce vykazuje průsaky a trhliny v podélných pracovních spárách. Lokálně se vyskytuje obnažená a korozně oslabená dolní pásnice zabetonovaného nosníku. Stávající římsy jsou posunuté až o 50 mm. Spodní stavba vykazuje trhliny a průsaky. Lokálně dochází na pilířích k povrchové degradaci betonu s obnažením výztuží. Stávající zábradlí je oslabeno korozí až o 3 mm. Křídlo mostu (směrem na Starou Paku) se oddělilo od konstrukce (svislá spára až 10 mm). Ostatní křídla vykazují povrchovou degradaci betonu a průsaky vody. Na mostním objektu je v současné době vzdálenost mezi římsou kolejí 2,504 m (vlevo) a 2,515 m (vpravo). Vzdálenost mezi zábradlím a osou koleje je 2,793 m (vlevo) a 2,603 m (vpravo).

4.10.1.3 Propustek km 103,267

Jedná se o kamenný propustek světlosti 0,8x0,8 m z roku 1929. Opěry jsou kamenné s betonovou deskou. Propustek je na obou koncích zakončen ŽB čely. Celková délka propustku je 5 m a šířka 1,2 m.

4.10.2 Požadavky na nový stav

4.10.2.1 Most km 123,463

Předpokládá se sanace pouze mostovky mostu. Dojde k otryskání konstrukce, reprofilaci povrchů, instalace nového zábradlí a provedení nové SVI. Kompletně bude rekonstruováno odvodnění mostu.

4.10.2.2 Most km 123,980 (Podchod pro cestující)

Ve stanici dojde k vybudování nového mimoúrovňového bezbariérového přístupu na nástupiště. Podchod bude situován do prostoru stávajícího centrálního přechodu. Bezbariérový přístup na nástupiště bude zajištěn výtahy typu „D“. Výstupy z podchodu v oblasti výpravní budovy je nezbytné koordinovat s aktuálně připravovanou rekonstrukcí výpravní budovy (viz 3.1.1).

4.10.2.3 Most km 124,361

Most bude kompletně sanován (mostovka a spodní stavba). Sanace bude spočívat v kompletní reprofilaci povrchů konstrukce. Provede se nové SVI pro zabránění průsaků do konstrukce s novým odvodněním konstrukce. Koryto potoka bude nově vydlážděno. Na mostě se zrealizují nové železobetonové římsy, na které se osadí nové zábradlí. Poškozené křídlo bude zbouráno a nově bude realizováno jako ŽB konstrukce.

4.10.2.4 Propustek 103,267

Na základě vyjádření ČHMÚ ze dne 27. 6. 2019 je plocha povodí menší než 0,05 km². N-leté průtoky nelze určit. Je navrženo zrušení propustku. Odvodnění prostoru bude vyřešeno v rámci železničního spodku. Bude konzultováno s OPP, ohledně migrační funkce.

4.10.2.5 U všech mostních objektů musí být prokázána přechodnost traťové třídy D4/120.

4.10.2.6 Z hlediska mostů jsou tratě 030 a 070 zařazeny dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 2. třídy tratí a 3. třídy (trať 041).

4.11 Ostatní objekty

- 4.11.1 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 podle závěrů hlukové studie a podobně.

4.12 Pozemní stavební objekty

4.12.1 Popis stávajícího stavu

- 4.12.1.1 Objekt výpravní budovy byl v minulých 5 letech ve dvou etapách rekonstruován - v části pro veřejnost, včetně peronního přístřešku. Připravuje se 3. etapa rekonstrukce, která se týká provozní budovy SŽ a měla by být realizována od roku 2022. Součástí akce OŘ HKR bude odbourání části objektu, kde jsou nyní nocležny a zázemí dopravce ČD, v tomto místě je navrhováno nové parkoviště a zeleň. Část objektu, kterou využívá SŽ, bude opravena.
- 4.12.1.2 Provozní budova je obsazena pracovištěm SŽ PO Turnov (PO Liberec). Dále je zde dopravní kancelář a pracoviště správ OŘ HK.

4.12.2 Požadavky na nový stav

- 4.12.2.1 Je nutno zajistit koordinaci stavby s 3. etapou rekonstrukce výpravní budovy. V koordinaci s touto stavbou bude určen rozsah stávajících nebo nových prostor. Dojde k přestavbě místnosti č. 1.18 (sklad). V místnosti bude vyústění podchodu před výpravní budovu na ulici U nádraží. Dále dojde k úpravě místností č. 1.31 – 1.35., které budou narušeny výstavbou podchodu. Předpokládá se úprava fasády směrem k ulici U nádraží a úprava zpevněných ploch před vchodem do podchodu.
- 4.12.2.2 Budou provedeny úpravy dopravní kanceláře v přízemí pro novou technologii s možností využití sousedních rezervovaných místností.
- 4.12.2.3 Budou provedeny úpravy orientačního systému.
- 4.12.2.4 Nástupiště budou zastřešena, konkrétní návrh zastřešení bude řešen v rámci profesních porad.

4.13 Geodetická dokumentace

- 4.13.1 Železniční bodové pole (ŽBP) splňující TKP staveb státních drah a vyhotovení železničních mapových podkladů (ŽMP) zajistí objednatel prostřednictvím Správy železniční geodézie (SŽG).
- 4.13.2 V případě doplnění geodetických a mapových podkladů (při umístění nových objektů mimo stávající hranici obvodu dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů) je součástí zakázky jejich doplnění zhotovitelem a bude provedeno po dohodě se správcem ŽBP a ŽMP. Tato dokumentace bude vyhotovena v souladu s TKP staveb státních drah a výše uvedených předpisů a bude předána prostřednictvím ÚOZI Objednatele ke kontrole správcům ŽBP a ŽMP.

4.14 Životní prostředí

- 4.14.1 V dokumentaci pro DUR budou, v části B.3 Vliv stavby na životní prostředí, popsány jednotlivé složky životního prostředí, aktualizace dílčích příloh bude komplexní vždy s přihlédnutím k relevantnosti údajů z doprovodné dokumentace pro ZP.

Část B.3 bude uspořádána následovně:

- B.3.1. Souhrnná technická zpráva – popis jednotlivých složek životního prostředí
- B.3.2. Biologický průzkum – proběhne konzultace s OOP, který průzkum vyloučí nebo doporučí. Pokud bude doporučen, proběhne formou pochůzky v místech záboru stavby a nejbližším okolí, zaměřen především na jarní a letní aspekt s důrazem na výskyt kriticky ohrožených a silně ohrožených druhů plazů, obojživelníků,

bezobratlých a rostlinných druhů. Na základě biologického průzkumu bude případně zhotovitelem projektu požádáno o výjimku podle § 43 (výjimka ze zákazů v ZCHÚ) a § 56, zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, u příslušného orgánu ochrany přírody.

Z pohledu ochrany přírody a krajiny bude vyhodnoceno a zohledněno, zda se záměr nachází ve zvláště chráněném území (ZCHÚ), významném krajinném prvku (VKP), přírodním parku, případně v lokalitě soustavy NATURA 2000. Zohledněna a vypořádána bude existence památného stromu a skladebných prvků územního systému ekologické stability (ÚSES).

- B.3.3. Dendrologický průzkum – na základě posouzení v záměru projektu, není dendrologický průzkum doporučen. Doporučujeme konzultaci s OOP o jeho relevantnosti v tomto záměru. V případě nutnosti vypracování dendrologického průzkumu postupovat jako u biologického průzkumu – forma pochůzky. Bude zpracován v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu stromů ze dne 2. 4. 2020, č.j.: 20180/2020-SŽ-GŘ-O15, především s částí II, kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě. Kapitola bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny / zapojený porost káceny (závazné stanovisko ke kácení, zásah do VKP, údržba). V případě kácení, které bude pouze v malém rozsahu a bude ho zajišťovat v rámci provozuschopnosti dráhy příslušné OŘ, je nutné do dokladové části doložit dohodu s příslušným OŘ. V opačném případě je nutno uvést, že dohoda s příslušným OŘ nebyla možná.
- B.3.5. Akustická studie, měření hluku a vibrací – potřebu HS konzultovat s místně příslušnou hygienickou stanicí. Jinak bude kapitola zpracována v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Hluk ze stavební činnosti – bude vypracována studie hluku z výstavby. Bude minimalizován vliv hluku a vibrací na okolní chráněné prostory dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů. Budou stanovena případná kompenzační opatření a omezení pro fázi realizace.

V další fázi bude projednáno, zda bude KHS požadovat HS v rámci zkušebního provozu zařízení.

- B.3.6 Rozptylová studie – bude zpracována po konzultaci s KHS. Rozptylová studie se podrobně zaměří na dopravu v rámci stavby, popřípadě na recyklační jednotku.
- B.3.7. Odpadové hospodářství – důraz bude kladen na případný průzkum kontaminace stavebních ploch (stará ekologická zátěž), na základě předběžného průzkumu ve fázi ZP a přebytečných výkopových zemin. V určitých kolejích (viz. ZP) je předpokládána přítomnost škváry a písku v železničním svršku. Kontaminace výkopových zemin bude určena na základě předběžného průzkumu, včetně chemického složení (geotechnické sondy atp.). Vzorkování bude přítomen nebo o něm bude s předstihem informován specialista životního prostředí Objednatele.

V případě vzniku vyzískaného materiálu bude rozsah opětovného využití stanoven kategorizátorem a odborným posudkem oprávněné osoby na posuzování nebezpečných vlastností a bude schválen zástupcem Objednatele.

Náklady v rámci odpadového hospodářství budou vyspecifikovány jako samostatná položka, která bude součástí rozpočtů jednotlivých PS a SO.

Polohy a vzdálenosti skládek pro odstranění odpadů uvedené v Projektové dokumentaci jsou pouze informativní a slouží pro interní potřeby Objednatele a stavebního řízení. Umístění skládek není podkladem pro výběrové řízení na zhotovitele stavby, má tedy pouze informativní charakter.

- B.3.8. Zemědělská příloha – bude aktualizována pro předpis odvodů.
- B.3.9. Lesní příloha – bude aktualizována pro předpis odvodů.

- B.3.10. Ochrana vod – součástí dokumentace je zpracování havarijního plánu (zpracovaný dle vyhlášky č. 450/2005 Sb.).

Podle doprovodné dokumentace ZP není vypracování povodňového plánu nutné, ale doporučujeme toto zkontrolovat se správcem povodí a doložit v dokladové části.

- 4.14.2 V DUR budou požadována stanoviska OOP k soustavě EVL Natura 2000 a to závazné stanovisko podle §45i) zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny o posouzení vlivu na předmět ochrany nebo na celistvost EVL a v návaznosti stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí.
- 4.14.3 Dokladová část bude obsahovat kapitulu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části. Zde budou řazena následující vyjádření: k lokalitám NATURA 2000, vyjádření k EIA, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, výjimky, aktualizace souhlasu o vynětí ze ZPF, rozhodnutí o předpisu odvodů za trvalé a dočasné odnětí pozemků ze ZPF, rozhodnutí o odnětí PUPFL atp.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1 Nad rámec schváleného Záměru projektu budou prověřeny a v případě kladného výsledku prověření také zapracovány požadavky z Doprovodné dokumentace – kapitola 10. Požadavky do dalšího stupně projektové dokumentace (viz čl. 2.1.1).
- 5.1.2 Zhotovitel prověří dopady navrženého rozsahu stavby do ekonomického hodnocení ze schváleného Záměru projektu. V případě negativního výsledku je součástí zakázky aktualizace ekonomického hodnocení. Aktualizace ekonomického hodnocení bude provedena standardní metodou CBA dle „Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury“ ze dne 15. 11. 2017.

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.szdc.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“
(<https://www.szdc.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 Dopis č.j. 8174/2020-SŽDC-SSZ-ÚT1
- 7.1.4 Návrhové parametry pražcového podloží