

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Dokumentace pro územní řízení

„Rekonstrukce žst. Most “

Datum vydání: 15. 3. 2021

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1 Předmět zadání.....	3
1.2 Hlavní cíle stavby.....	3
1.3 Místo stavby.....	3
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.1 Závazné podklady pro zpracování.....	4
2.2 Ostatní podklady pro zpracování.....	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY.....	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	5
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	5
4.3 Organizace výstavby.....	5
4.4 Zabezpečovací zařízení.....	6
4.5 Sdělovací zařízení.....	9
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení.....	11
4.7 Železniční svršek a spodek.....	13
4.8 Nástupiště.....	13
4.9 Mosty, propustky, zdi.....	14
4.10 Ostatní objekty.....	15
4.11 Pozemní stavební objekty.....	16
4.12 Geodetická dokumentace.....	18
4.13 Životní prostředí.....	18
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY.....	20
5.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:.....	20
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY.....	20
7. PŘÍLOHY.....	21

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
SK	Staniční kolej
TK	Traťová kolej
GVD	Grafikon vlakové dopravy
ZZ	Zabezpečovací zařízení
TV	Trakční vedení
EOV	Elektroohřev výhybek
NAD	Náhradní autobusová doprava
DŘT	Dispečerská řídicí technika
TS	Trafostanice
ÚO	Úsekový odpojovač
DDTSŽDC ...	Dálkový dohled technologických systémů
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy (European Railway Traffic Management System)
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovač (Europe train control system)
ČD-T	Servisní organizace Centra telematiky a diagnostiky
SVI	Systém vodotěsné izolace

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování Dokumentace pro územní řízení (dále DÚR) stavby „Rekonstrukce žst. Most“.
- 1.1.2 Součástí DÚR jsou činnosti zajišťující komplexní veřejnoprávní projednání a zajištění potřebných dokladů, podkladů a certifikátů nutných k vydání územního rozhodnutí, případně územního souhlasu nebo závazného stanoviska orgánu územního plánování dle požadavků zákona č. 183/2006 Sb. Za splnění bude považováno řízení bez přerušení. V případě podání neúplné žádosti bude tento stav podléhat sankci.
- 1.1.3 Dokumentace bude obsahovat úplnou a kompletní dokladovou část, ve které budou soustředěna platná kladná vyjádření dotčených orgánů státní správy, vyjádření všech dotčených správců či vlastníků inženýrských sítí a ostatních organizací v rozsahu nutném pro vydání územního rozhodnutí a pro schvalovací řízení stavby v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“).
- 1.1.4 Součástí stavby bude zajištění posouzení vlivu záměru na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (zákon EIA).
- 1.1.5 Hodnocení ekonomické efektivity (dále EH) bylo zpracováno v rámci Záměru projektu akce „Rekonstrukce žst. Most“.
- 1.1.6 Dokumentace bude respektovat závěry vybrané varianty Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany.
- 1.1.7 Dokumentace prověří potřebné volné výšky pod mosty, ve vztahu ke změně trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz.
- 1.1.8 Dokumentace bude respektovat závěry a doporučení oponentního posudku „Posouzení Záměru projektu Rekonstrukce žst. Most“, ze dne 13.11. 2020.
- 1.1.9 Dokumentace bude odpovídat požadavkům Stavebního zákona č.183/2006 Sb., všech platných vyhlášek dotvářejících tento zákon, dále požadavkům Zákona o dráhách č.266/1994 Sb., a dalším souvisejícím zákonům a vyhláškám v platném znění, jakož i platným směrnici a předpisům SŽ. Dokumentace pro územní řízení stavby bude řešit koncepci a rozsah stavby, který je dán Směrnicí generálního ředitele č.11/2006, ve znění Pokynu SŽDC PO-07/2019-GR a pozdějších změn a doplňků.
- 1.1.10 V průběhu zpracování dokumentace budou provedeny průzkumy a měření v rozsahu potřebném pro zpracování DÚR.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Cílem rekonstrukce je zejména dosažení traťové třídy zatížení D4, prostorové průchodnosti Z-GC, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, , zajištění splnění požadavků interoperability, zvýšení kapacity dráhy, zajištění bezbariérového přístupu, zajištění podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy a zajištění spolehlivého provozu.

1.3 Místo stavby

- 1.3.1 Kraj: Ústecký
- 1.3.2 Okres: Most
- 1.3.3 Trať dle č. JŘ: č. 130 – Děčín - Kadaň-Pruněrov
č. 135 - Most - Moldava v Krušných horách
- 1.3.4 Začátek stavby: km 45,397
Km 47,378 (Pro odbočku Most n.n.)
- 1.3.5 Konec stavby: km 47,378

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 / F2 (F2)
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	140, 145, 160
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	504
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	130, 135
Číslo traťového a definičního úseku	0602, 0701 0602A1, 0602AF, 070102
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	120 (60)
Trakční soustava	stejnoseměrná 3000 V
Počet traťových kolejí	9

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1 Záměr projektu, 04/2020, SUDOP Praha a.s.
- 2.1.2 Zápis z 249. Centrální komise MD ze dne 9. 3. 2021
- 2.1.3 Oponentní posudek záměru projektu „Rekonstrukce žst. Most“ ze dne 13.11.2020

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 SŽG Praha poskytne platné železniční bodové pole a mapové podklady (výkres a seznam souřadnic) v rozsahu TÚ 0602 km 45,574 – 47,401, TÚ 0591 km 45,402 – 45,574, TÚ 0694 km 120,900 – 121,101 do hranic dráhy z roku 2018 a 2019.

Geodetické a mapové podklady nad rámec si zajistí zhotovitel v rámci zpracování projektové dokumentace.

- 2.2.2 Stanovení priorit implementace interoperability na české železniční síti ve vazbě na podporu z fondů EU v období 2014 – 2020, Profesní tým Národní Technologické Platformy, „Interoperabilita železniční infrastruktury“, 02/2014 je k dispozici k nahlédnutí u zadavatele.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1 „GSM-R Ústí nad Labem – Chomutov“, (PD SUDOP Praha a.s., 07/2019)
- 3.1.2 „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Most“, (ZP SUDOP Praha a.s., 05/2020)
- 3.1.3 „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“, (ZP a PD - část B.2 Provozní a dopravní technologie, investor: SŽ, Zhotovitel: PROJEKT servis spol. s r.o.)
- 3.1.4 Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) - Most (mimo), (ZP SAGASTA s.r.o., 11/2018)
- 3.1.5 Rekonstrukce traťového úseku Most (mimo) - Kyjice (včetně), (ZP SUDOP Praha a.s., 06/2020)

- 3.1.6 Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb, investor: SŽDC, s.o., (SUDOP PRAHA a.s., 09/2018)

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 DUR bude vycházet ze schváleného ZP.
- 4.1.2 Hlavní náplní dokumentace je navrhnout takové úpravy, které povedou ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu a zvýšení atraktivity železniční dopravy s ohledem na ekonomickou efektivitu dané investice.
- 4.1.3 Na základě níže uvedených parametrů a požadavků bude dokumentace zpracovaná tak, aby zlepšila technické a technologické vlastnosti příslušné trati, odstranila propady rychlosti a umožnila plně využít možnosti směrového vedení trati z hlediska traťové rychlosti v jednotlivých úsecích, provedla nutnou rekonstrukci dopravních kolejí a výhybek v dopravních a rekonstrukci případně přestavbu umělých staveb. Součástí dokumentace bude i návrh vybudování staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, rekonstrukce sdělovacího zařízení, vybudování informačního zařízení pro cestující, nové osvětlení a doplnění EOV. Navržená řešení budou plně respektovat platné technické specifikace interoperability.
- 4.1.4 Při návrhu technického řešení bude provedena koordinace stavby s investičními akcemi, které svojí koncepcí přímo zasahují do předmětné stavby. Navržená technická řešení musí být vzájemně v souladu.
- 4.1.5 Dokumentace bude respektovat majetkové poměry mezi ČD a SŽ s ohledem na budoucí dělení pozemků a podle toho bude vypracováno i majetkové vypořádání.
- 4.1.6 Protihluková opatření navrhopat pouze v odůvodněných případech na základě výsledků akustické studie.
- 4.1.7 Navržené úpravy musí být umístěny na stávajících pozemcích a v případě, že tuto podmínku nelze splnit, musí Zhotovitel prověřit průchodnost umístění navrhovaných konstrukcí na pozemku třetích osob a případně využít pouze ty pozemky, u nichž nebude v rámci dalších stupňů přípravy problém s výkupem či převodem majetku pod Správu železnic.
- 4.1.8 V průběhu prací si Zhotovitel zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Dopravní technologie bude vycházet z dokumentace zpracované v rámci akce "Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem - Cheb", která řeší dopravně-technologické posouzení celého úseku Ústí nad Labem - Teplice v Čechách - Bílina - Chomutov - Cheb, včetně odbočné trati Ústí nad Labem - Úpořiny - Bílina.
- 4.2.2 Na základě tohoto rozsahu dopravy bude vypracován zhotovitelem GVD.
- 4.2.3 Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 4.2.4 Výhledový rozsah a organizace osobní dopravy budou vycházet ze stávajícího stavu s potvrzením údajů ze strany objednatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí Správa železnic GŘ O26. Přehled frekvence cestujících zajistí Zhotovitel dokumentace.
- 4.2.5 Oproti Záměru projektu bude prověřeno zvýšení rychlostí do předjízdových kolejí (z důvodu vyššího počtu vlaků jedoucích do odbočky).

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 Bude zpracován návrh postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky). Prioritou pro stanovení optimálního postupu výstavby musí být

zejména minimalizace délek výluk potřebných pro řešenou stavbu. Nutné je rovněž minimalizovat také omezení resp. znemožnění obsluhy vleček a všeobecných nákladkových a vykládkových kolejí. Bude uvedena délka trvání výluky, činnost zabezpečovacího zařízení, vymezení vylučovaného trakčního vedení, stručný rozsah prací, počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout apod.

- 4.3.2 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. TV a ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu - časovém období.
- 4.3.3 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizaci, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.
- 4.3.4 Navrhnout organizaci výstavby tak, aby nedocházelo k nákladným mezistavům a provizoriím, minimalizovat dopady NAD.

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 Stanice Most je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením cestového systému blokového provedení AŽD 71 s číslicovou volbou. Kolejové obvody pro zjišťování volnosti jsou napájeny ze statického měniče napětím o frekvenci 275 Hz. Základní napájení ze sítě SŽDC 6 kV se při výpadku automaticky přepíná na náhradní napájení ze sítě ČEZ. Prostorový oddíl odbočka České Zlatníky – Most je v obou TK vybaven TZZ 3. kategorie, tříznakovým obousměrným automatickým blokem typu AB3-74. Mezistaniční úsek Most – Třebušice je v obou TK vybaven TZZ 3. kategorie, tříznakovým obousměrným automatickým blokem typu AB3-74 s KAV a FID. Jednokolejný mezistaniční úsek Most – Most nové nádraží je vybaven TZZ 3. kategorie typu „Traťový souhlas z AB 3-74 obousměrný“. Jednokolejný mezistaniční úsek Most – Obrnice je vybaven TZZ 3. kategorie typu „Traťový souhlas z AB 3-74 obousměrný“. Pro zjišťování volnosti v ŽST Most a sousedních traťových úsecích jsou využity kolejové obvody.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 Pro nasazení systému ERTMS/ETCS nutno vzít v úvahu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní č.j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6 ze dne 8.3.2018“ a využít výsledky probíhajících a dokončených projektů zejména v rozsahu:
 - zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
 - zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných zařízení ve stavebních ústřednách SZZ,
 - zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech.
 - Pro tuto trať není zatím stanoven v NIP ERTMS povinný termín vybavení systémem ETCS L2, realizace se předpokládá po roce 2023
- 4.4.2.2 Vlastní výstavba systému ETCS a dálkového ovládání z CDP Praha bude řešena samostatnou stavbou.
- 4.4.2.3 V mezistaničním úseku Most – Most n.n. bude navrženo nové TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 včetně nové kabelizace.
- 4.4.2.4 V ŽST Most bude navrženo nové SZZ elektronického typu umístěné v nové stavební ústředně s ovládáním ze zálohovaného pracoviště JOP umístěného v nové dopravní kanceláři. Stavební musí být připraveno pro budoucí dálkové ovládání z CDP Praha a na konverzi napájecí soustavy 25kV (kabely typu TCEKPFLEZE).

- 4.4.2.5 Dopravní kancelář v žst. Most musí umožnit budoucí zřízení regionálního dispečerského pracoviště (RDP) dle Pokynu PO-01/2019-GŘ. V rámci SZZ bude zabezpečeno kolejiště nádraží a implementovány vazby na sousední traťová zařízení
- 4.4.2.6 RDP (včetně pracoviště pohotovostního výpravčího - PPV) musí být navrženo tak, aby umožňovalo umístění ovládacích pracovišť všech traťových úseků uvedených v PO-01/2019-GŘ.
- 4.4.2.7 Stavba bude koordinována se stavbami „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo),“ a „Rekonstrukce traťového úseku Most (mimo) – Kyjice (včetně)“, ve kterých je navržena výstavba nového TZZ v navazujících úsecích.
- 4.4.2.8 Součástí dokumentace musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ, úvazek nových TZZ.
- 4.4.2.9 Při použití počítačů náprav je nutno respektovat omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238-3.
- 4.4.2.10 Vzhledem k použití počítačů náprav se předpokládá nasazení funkcionality VNPN dle TS 2/2014- S,Z.
- 4.4.2.11 Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby a na pracoviště DŽDC CDP Praha.
- 4.4.2.12 Nutno respektovat Směrnici SŽDC 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.
- 4.4.2.13 Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.
- 4.4.2.14 Nová zabezpečovací 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 ČSN 34 2040 ed.2, převážně kabely s ochranným kovovým pláštěm (typ TCEKPFLEZE).
- 4.4.2.15 V ŽST Most je navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo se samostatnou řídicí částí s ovládáním z JOP umístěného v dopravní kanceláři s možností budoucího dálkového ovládání z CDP Praha.
- 4.4.2.16 Návrh kolejového řešení a zabezpečovacího (sdělovacího) zařízení bude respektovat Metodický pokyn SŽ TSI CCS/MP1 Zásady pro projektování výhradní provoz ETCS (aktuálně ve schvalovacím řízení u Správy železnic). V rámci stavby nebude navrhována obnova traťové části národního vlakového zabezpečovače.
- 4.4.2.17 Pro zjišťování volnosti kolejových úseků budou navrženy počítače náprav, vyhovující TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238-3, které budou rozmístěny optimalizovaně ve vazbě na zpracovanou dopravní technologii.
- 4.4.2.18 Vlastní výstavba systému ETCS proběhne souběžně v rámci samostatné stavby (nebo její dílčí etapy) „ETCS+DOZ Ústí nad Labem - Cheb“ (ETCS+DOZ Ústí nad Labem – Most).
- 4.4.2.19 Nová zabezpečovací 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 převážně kabely s ochranným kovovým pláštěm (typ TCEKPFLEZE).
- 4.4.2.20 Celkově je navrženo zabezpečit novým elektronickým stavědlem 40 výhybkových jednotek.

- 4.4.2.21 Na základě místního šetření byla zvolena varianta umístění nové technologie do části objektu „E“ – stávající výpravní budovy. Pro umístění technologie budou sloužit prostory vymístěného archivu ČD a.s. a Správy železnic, státní organizace v úrovni 1. nástupiště a budou zde umístěny tyto prostory pro technologická zařízení:
- Nová stavědlová ústředna,
 - bateriová místnost
 - místnost pro sdělovací zařízení Správa železnic, státní organizace
 - Transformovna 22 kV (Do doby přepnutí na magistrálním napájení 22 kV bude ještě 6 kV)
 - Rozvodna 22 kV (dtto)
 - Rozvodna NN
- 4.4.2.22 V rámci stavebního řešení objektu „E“ se navrhnu úpravy rozvodů topení a ZTI, aby v případě jejich havárie nebyla ohrožena technologická zařízení. Stávající prostory ČD - Telematika a.s. v 1. nadzemním podlaží zůstanou zachovány. Ve 2. nadzemním podlaží se adaptují prostory pro zázemí údržby SSZT.
- 4.4.2.23 V ŽST Most bude Regionální pracoviště dispečera (bude obsazena výpravčím), pro jeho umístění se využije rekonstruovaná stávající dopravní kancelář se sociálním zařízením, situovaná v úrovni 1. nástupiště.
- 4.4.2.24 Pro umožnění rekonstrukce, bude nové ES aktivováno z provizorního pracoviště JOP situovaného v mobilní buňce na 1. nástupiště. Po provedení rekonstrukce bude aktivováno definitivní JOP v modernizované dopravní kanceláři.
- 4.4.2.25 Pro příčný přechod kolejiště novými kabely napájecí, zabezpečovací a sdělovací se využije stávající nákladní podchod, který je dostatečně dimenzován, v dobrém stavu a umožňuje zde vybudovat kabelovod.
- 4.4.2.26 Stávající kabelovod v prvním nástupišti, podél výpravní budovy (cca 170m) je neprůchozí. Je navržena rekonstrukce této trasy, podrobnosti v dalším stupni PD.
- 4.4.2.27 V mezistaničním úseku Most – Třebušice je navrženo nové TZZ 3. kategorie. Nová kabelizace TZZ bude vyhovovat pro předpokládanou konverzi napájecí soustavy na jednotnou napájecí síť 25 kV AC. Výstroj TZZ bude umístěna v SÚ Třebušice a SÚ Most. Délka mezistaničního úseku cca 3,5 km. Zřízení nového TZZ je předmětem stavby - „Rekonstrukce traťového úseku Most (mimo) – Kyjice (včetně)“. V ŽST Most je navržena vazba na nové elektronické zabezpečovací zařízení.
- 4.4.2.28 Pokud bude stavba „Rekonstrukce ŽST Most“ předcházet této podmiňující stavbě provede se pouze vazba nové elektronického stavědlo na stávající traťové zabezpečovací zařízení.
- 4.4.2.29 V mezistaničním úseku Most - Most n.n. je navrženo nové TZZ 3. kategorie. Nová kabelizace TZZ bude vyhovovat pro předpokládanou konverzi napájecí soustavy na jednotnou napájecí síť 25 kV AC. Výstroj TZZ bude umístěna v SÚ Most a SÚ Most n.n.- St.1. V ŽST Most n.n. je navržena vazba na stávající elektronické stavědlo ESA 11. Délka jednokolejného mezistaničního úseku cca 1 km.
- 4.4.2.30 V mezistaničním úseku České Zlatníky – Most je navrženo nové TZZ 3. kategorie. Nová kabelizace TZZ bude vyhovovat pro předpokládanou konverzi napájecí soustavy na jednotnou napájecí síť 25 kV AC. Výstroj TZZ bude umístěna v SÚ Most a SÚ odb. Zlatníky. Zřízení nového TZZ je

předmětem stavby - „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo),“. V ŽST Most je uvažována vazba na nové elektronické stavědlo.

- 4.4.2.31 Pokud bude stavba „Rekonstrukce ŽST Most“ předcházet této podmiňující stavbě provede se pouze vazba nové elektronického stavědlo na stávající traťové zabezpečovací zařízení.
- 4.4.2.32 V mezistaničním úseku Most – Obrnice je navrženo nové TZZ 3. kategorie. Nová kabelizace TZZ bude vyhovovat pro předpokládanou konverzi napájecí soustavy na jednotnou napájecí síť 25 kV AC. Výstroj TZZ bude umístěna v SÚ Obrnice a SÚ Most. V ŽST Obrnice je navržena vazba na stávající zařízení TEST C. Délka jednokolejného mezistaničního úseku cca 2 km.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 Rozhlasová ústředna typu Inoma RU01, dopravní část rozhlasu je ovládána ze zapojovače MODIS Z-29. Rozhlasová ústředna typu RU 85 pro informování cestujících. Stanice je vybavena informačním zařízením Pragotron. Záznamové zařízení ReDat 3. Elektrická požární signalizace je zajištěna pomocí tří ústředen EPS typů MHU103, MHU106 a MHU109.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 V ŽST Most je navrženo zřídit nový komunikační systém umožňující obsluhu všech telefonních okruhů a linek včetně náhradního zapojovače. Pro informování cestujících zřídit nový hlasový a vizuální systém s implementovaným přesným časem, s rozmístěním jednotlivých prvků ve výpravní hale a na nástupištích. Z důvodu bezpečnosti doplnit kamerový systém se záznamem. Rekonstrukce VTO. Informační zařízení pro cestující musí odpovídat Směrnici SŽDC č. 118.
- 4.5.2.2 V obvodu stanice bude položena nová dálková kabelizace Správy železnic, státní organizace 2x HDPE trubka, optický kabel 72 vláken SM, metalický kabel 15 XN 0,8 typu TCE ZE připravený na výhledovou střídavou trakci. V otázce kabelizace je nutno upozornit na skutečnost, že stavba GSM-R může předcházet této stavbě a v takovém případě bude nutno stávající kabely ochránit, případně přeložit a provést potřebná odbočení z kabelů pro technologii – koordinace staveb (tedy nové kabely nebudou součástí této stavby). V některých úsecích se optický kabel pokládá před samotnou stavbou GSM-R. I v tomto případě je nutno stavbu koordinovat a kabely ochránit. V rámci stavby bude položena místní kabelizace MOK a metalické kabely a budou provedeny nové slaboproudé rozvody v objektech. Pro připojení technologie budou použity prioritně optické kabely. Budou vybudovány nové VTO, telefonní ústředna bude IP typu včetně IP telefonů. Dále bude vybudováno nové zabezpečení objektů PZTS. Ochrana proti požáru bude zajištěna ASHS popř. opticko-kouřovými detektory zapojenými do PZTS na základě zpracovaného PBŘ. Systém PZTS bude začleněn do dálkového dohledu DDTS. Bude vybudován nový přenosový systém IP MPLS s emulací E1 a s využitím stávajících aktivních prvků ze stavby TNS. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) podle TS 2/2008 – ZSE musí být připojena do stávajících integračních serverů DDTS ŽDC Ústí nad Labem (ústřední stavědlo) a CDP Praha. V rámci stavby bude využit stávající prvek agregační přepínač-směrovač ze stavby KAC v Mostě.
- 4.5.2.3 Pokud bude bezbariérový přístup na nástupiště řešen výtahy, musí být diagnostika stavu výtahů připojena do systému DDTS ŽDC podle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění v rozsahu informací uvedeném v předpisu SŽDC S10.

- 4.5.2.4 Stávající traťový rádiový systém TRS zůstane zachován do doby aktivace GSM-R. GSM – R bude zřízeno návaznou stavbou.
- 4.5.2.5 Všechna sdělovací zařízení musí být připojena do systému DDTS ŽDC podle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění.
- 4.5.2.6 Podle stávajícího postupu realizace bude stavba „GSM-R Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova/Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb“ předcházet rekonstrukci v úseku Most – Kyjice, proto bude v dalším stupni PD rozhodnuto o jejich vypuštění některých zařízení, která budou již realizována.
- 4.5.2.7 Nový přenosový systém v technologii IP/IVIPLS simulací Eil. bude budován pouze v případě, že Stavba GSM-R nebude předcházet této stavbě. Pokud bude Stavba GSM-R předcházet této stavbě, postačuje pouze CE směrovač (router) bez emulace E1.
- 4.5.2.8 Do stavby bude zařazeno přemístění radiostanice TRS, pokud nebude do té doby plně funkční GSM-R.
- 4.5.2.9 Pokud nebude záznamové zařízení součástí stavby GSM-R bude doplněno do ŽST Most.
- 4.5.2.10 Kabelizace sdělovací a zabezpečovací, na všech odbočných bodech a spojkách budou osazeny RFID markery.
- 4.5.2.11 Veškeré sdělovací zařízení bude rovněž napájeno ze záložního zdroje
- 4.5.2.12 V ŽST Most budou v rámci této vybudována následující zařízení:
- Nový telefonní zapojovač
 - IP telefonii je řešena jen do TS, do ostatních objektů jsou telefony navrženy IP bránou nebo moduly TA710x. (podrobnosti v dalším stupni PD)
 - Zařízení PZTS (poplachový zabezpečovací a tísňový systém),
 - Ochrana proti požáru bude zajištěna ASHS popř. opticko-kouřovými detektory zapojenými do PZTS na základě zpracovaného PBR
 - Kamerový systém pro sledování hran nástupiště, podchodu, nástupních prostor výtahů a kabin výtahů s kompresním algoritmem H.265.
 - Místní rádiový systém- radiostanice IP MRS
 - Rozhlas pro cestující
 - stávající dopravní rozhlas bude demontován
 - Informační zařízení pro cestující (tabule informačního systému v provedení LED grafických displejů (plně barevné LED segmenty) s roztečí bodů 2,9 mm)
 - Vzhledem k pokrytí ŽST Most a přilehlých traťových úseků radiovým signálem traťového rádiového systému se VTO u vjezdových návěstidel v souladu s předpisem T1 nebudou zřizovat
 - Místní optická kabelizace bude propojovat všechny silnoproudé a další technologické objekty
 - V souvislosti s návrhem magistralního rozvodu 22kV je v rámci stavby navrženo připojení STS a TTS optickým kabelem.
 - Místní kabelizace vyhovující vlivům budoucí střídavé trakce 25 kV/50 Hz
 - Strukturovaná kabeláž v technologických místnostech
 - Záznam hlasové komunikace a kamerový systém budou začleněny do Kontrolně analytického centra řízení dopravy (KAC) a v budoucnu do Jednotného záznamového prostředí ŽDC (JZP).

- 4.5.2.13 Na základě místního šetření byla zvolena varianta umístění nové technologie do části objektu „E“ – stávající výpravní budovy. To si vyžádá následující úpravy:
- Vybudování kompletně nového sdělovacího zařízení Správy železnic, státní organizace v nových prostorách
 - Přeložky nově položených kabelů v rámci stavby „GSM-R Ústí nad Labem – Chomutov“.
 - Zařízení ČD Telematika zůstane zachováno ve stávajících prostorách, případné přemístění dílčích zařízení bude řešeno v dalším stupni PD
 - Ochrana stávajících kabelů ČD telematika
- 4.5.2.14 Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) podle TS 2/2008 – ZSE bude připojena do stávajících integračních serverů DDTS ŽDC Ústí nad Labem (ústřední stavědlo) a CDP Praha. V rámci stavby bude využit stávající prvek agregační přepínač-směrovač ze stavby KAC v Mostě.
- V obvodu ŽST Most bude položena následující kabelizace:
- Nová dálková kabelizace Správy železnic, státní organizace 2x HDPE trubka, optický kabel 72 vláken SM
 - Metalický kabel 15 XN 0,8 typu TCE ZE připravený na výhledovou střídavou trakci
 - Bude vybudován nový přenosový systém IP MPLS s emulací E1 a s využitím stávajících aktivních prvků ze stavby TNS
- 4.5.2.15 V traťovém úseku Most – Obrnice bude položena následující kabelizace:
- Nová dálková kabelizace Správy železnic, státní organizace 2x HDPE trubka, optický kabel 48 vláken SM
 - Metalický kabel 15 XN 0,8 typu TCE ZE připravený na výhledovou střídavou trakci

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Stávající zařízení v ŽST Most se nachází ve výpravní budově, stáří cca 40let, je to zařízení pro napájení technologických zařízení. Je to místnost měničů a rozvaděče zajištěné sítě pro RZZ, transformovna 22 kV a 6 kV (samostatně trafo 22 kV pro výpravní budovu a samostatně pro technologická zařízení), rozvodna 22 kV a 6 kV a rozvodna NN.
- 4.6.1.2 Pro silové napájení slouží dále samostatná budova trafostanice TS 1 v Most Rudolice s těmito zařízeními. Transformovna 22 kV, rozvodna 22 kV a rozvodna NN. Budova je v dobrém technickém stavu.
- 4.6.1.3 Obě budovy jsou propojeny napájecími kabely vedenými po pozemcích Správy železnic, státní organizace a ČD a.s.
- 4.6.1.4 Podél přilehlých traťových úseků jsou rozmístěny TTS (typ TS3), kde vnitřní a vnější konstrukce TTS vlivem povětrnostních podmínek je poškozena. TTS jsou vybaveny olejovými transformátory (OT 1,2 kVA). Napájení celého úseku zajišťuje kabel 6 kV/75 Hz.
- 4.6.1.5 Dálkové ovládání technologických objektů je z let 1995 – 2000, provedeno automaty TECO TC950 provedeno stuhovou topologií 56k modemy po metalických kabelech – nevyhovuje směrnici TS 2/2008 -ZSE.

- 4.6.1.6 Trakční proudová soustava je stejnosměrná o napětí 3kV. Je napájena z trakčních napájecích stanic v Mostě, km 45,500 a v Chomutově v km 126,380. Stávající TV je z poloviny šedesátých až konce osmdesátých let, kabelizace z části rovněž (hliník, množství spojek, nedostatečný izolační stav). Izolace je izolátory DzL Spirel. Poslední rozsáhlá rekonstrukce TV byla provedena při výstavbě nové stanice Most koncem sedmdesátých let minulého století.
- 4.6.1.7 Osvětlení železničních prostranství je provedeno stožáry typu JŽ14 se stahovacími výbojkovými svítidly se spojkou. Osvětlení prostor pro cestující a služebních místností je provedeno výbojkovými, zářivkovými a žárovkovými svítidly. Zemní silové, ovládací kabely a kabelové skříně jsou na hranici životnosti.
- 4.6.1.8 Ve stanici je provozu EOv a celkově je vyhříváno 45 ks výhybek.
- 4.6.2 Požadavky na nový stav
- 4.6.2.1 Bude prověřena možnost provedení nového způsobu napájení silnoproudých technologií LDSŽ 22 kV. Zároveň zhotovitel prověří příkon distribuční přípojky na nově instalovaný výkon technologických systémů. O volbě hlavního a záložního napájení bude rozhodnuto na profesních poradách po posouzení technických a ekonomických aspektů možných způsobů napájení. Koncept napájení bude nutno koordinovat s dokumentací zpracovávající energetické výpočty „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb“.
- 4.6.2.2 Bude osazeno nové zařízení DŘT, včetně datového připojení. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do DDTS v souladu s TS 2/2008-ZSE. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.
- 4.6.2.3 Navrhne se rozsah úprav, dovybavení ED Ústí nad Labem, potřebnými komponenty a programové vybavení respektující nový stav řízených technologických zařízení.
- 4.6.2.4 V ŽST Most stávající transformovna TS1 22/0,4 kV (Rudolice) zůstane po stavební stránce zachována. Rovněž zůstane zachováno napájení ze sítě ČEZ včetně stávajících transformátorů. Provede se pouze rekonstrukce transformovny 6 kV /50 Hz. Při místním šetření bylo správcem zařízení potvrzen požadovaný příkon distribuční přípojky na nově instalovaný výkon technologických systémů včetně rezervy na rozšíření.
- 4.6.2.5 Rozvod 6 kV se v obvodu stanice upraví pro budoucí magistrální napájení 22 kV/50 Hz včetně dimenzování kabelu po výkonové stránce a budoucí izolační hladině.
- 4.6.2.6 Rozhodnutí o použití magistrálního rozvodu 22 kV LDSŽ bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace a zejména s ohledem na postup přípravy souvisejících staveb - TNS Most a TNS Chomutov (variantně nová TNS Třebošice).
- 4.6.2.7 Systém by byl realizován podle schválené „Metodiky zásad projektování a provozu lokální distribuční sítě SŽDC 22 kV a zajišťoval by napájení těchto systémů:
- Zabezpečovací zařízení
 - Sdělovací zařízení
 - EOv a osvětlení
 - Technologii výtahů
- 4.6.2.8 Ve výpravní budově bude v adaptovaných prostorách zřízena TS 2 sloužící pro napájení technologických zařízení a bude zahrnovat:

- Transformovnu 22 kV (Do doby přepnutí na magistrálním napájení 22 kV bude ještě 6 kV)
 - Rozvodnu 22 kV (dtto)
 - Rozvodnu NN
 - Napájení bude zajištěno z kabelu 6 kV /50 Hz náhradní z distribučního rozvodu
- 4.6.2.9 Do doby aktivace napájení 22 kV/50 Hz v TNS Most a TNS Chomutov (variantně nová TNS Třebušice) budou obě transformovny TS1 22/0,4 kV (Rudolice) a nová TS2 ve výpravní budově osazeny novými trafy 6 kV /50 Hz a budou sloužit pro náhradní napájení zabezpečovacího zařízení. Rovněž se upraví rozvodny nn pro napájení ostatních odběrů ve stanici (EOV, DOÚO, osvětlení a další). Nové transformátory z magistrálního rozvodu 22 kV/50 Hz je možné osadit až v následné stavbě po rekonstrukci TNS.
- 4.6.2.10 Variantně je navržena možnost zřízení další TS 3 pro samostatné napájení EOV, osvětlení a DOÚO na trebušickém zhlaví stanice.
- 4.6.2.11 Všechny transformovny budou propojeny napájecími kabely vedenými po pozemcích Správy železnic, státní organizace a ČD a.s.
- 4.6.2.12 Pro přenos potřebných informací a povelů bude v TS 1, TS 2 a případně TS 3 bude osazeno nové zařízení DŘT, včetně datového připojení. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do DDTS

4.7 Železniční svršek a spodek

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 V ŽST Most jsou výhybky v hlavních kolejích poměrové všech typů z let 1986-2004. Staniční koleje č.1 a 2 kolejnice tv.R65, pražce SB6,rozdělení „e“ z roku 1979. Ostatní staniční koleje tv.S49, pražce dřevo, SB5, SB6 rozdělení „e“ z roku 1979.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Budou rekonstruovány staniční koleje č. 1, 2, 3, 4, 8 a 10 v celé délce, koleje č. 7, 9 a 11 v oblasti nástupiště a kompletně obě zhlaví. Dojde ke snesení stávajících kolejí a k odtěžení kolejového lože. Nové hlavní staniční koleje budou tvořeny z nových kolejnic 60 E2 na nových betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Nové předjízdne koleje budou tvořeny z nových kolejnic 49 E1 na nových betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Nové kolejové lože bude fr. 32/63. Odtěžené kolejové lože bude pročištěno a použito k zásypům v rámci železničního spodku.
- 4.7.2.2 Návrh konstrukce pražcového podloží bude stanoven na základě podrobného geotechnického průzkumu v souladu se směrnici SŽDC GR č. 16/2005 provedeného v dalším stupni projektové dokumentace.
- 4.7.2.3 Bude pročištěno odvodnění pomocí trativodů a zrekonstruovány šachty.
- 4.7.2.4 V rozsahu rekonstrukce žel. svršku je navržena i sanace žel. spodku.
- 4.7.2.5 Oproti Záměru projektu bude prověřeno (a v případě kladného prověření také navrženo) zvýšení rychlostí do předjízdných kolejí (z důvodu vyššího počtu vlaků jedoucích do odbočky).

4.8 Nástupiště

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 Ve stanici jsou čtyři krytá nástupiště (celkem 9 nástupištních hran u kolejí 1-4,7-9, 11 kusá a 13 kusá) z toho 3 ostrovní:

- 1. nástupiště – u koleje číslo 9 v délce 275 m.
 - 1A nástupiště – směrem k bílinskému zhlaví u kusé koleje č. 11 v délce 100 m.
 - 1B nástupiště směrem k třebušíckému zhlaví mezi kolejí č. 9 a kusou kolejí č. 13 v délce 155 m.
- 4.8.1.2 Příchod (východ) na (z) nástupiště je schodištěm z odjezdové haly, nebo po pohyblivých schodech, nebo schodišti do příjezdové haly. Z prvního nástupiště je přístup dvěma podchody k dalším nástupišťům:
- 2. nástupiště – mezi kolejemi číslo 7 a 3 v délce 300 m.
 - 3. nástupiště – mezi kolejemi číslo 1 a 2 v délce 300 m.
 - 4. nástupiště – mezi kolejemi číslo 4 a 8 v délce 300 m,
- 4.8.1.3 Výška nástupišť nad temenem kolejnice je 300 mm.
- 4.8.2 Požadavky na nový stav
- 4.8.2.1 Všechna nová nástupiště jsou navržena s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Typ konstrukce nástupiště bude upřesněn v dalších stupních projektové dokumentace.
- 4.8.2.2 Přístup na nástupiště je zachován stávající, tzn. dvěma podchody z prvního nástupiště.
- 4.8.2.3 Nová délka nástupišť je následující:
- 1. nástupiště – u koleje číslo 9 v délce 210 m.
 - 1A nástupiště – směrem k bílinskému zhlaví u kusé koleje č. 11 v délce 80 m.
 - 1B nástupiště – směrem k třebušíckému zhlaví u kusé koleje č. 13 v délce 100 m.
 - 2. nástupiště – mezi kolejemi číslo 7 a 3 v délce 250 m.
 - 3. nástupiště – mezi kolejemi číslo 1 a 2 v délce 250 m.
 - 4. nástupiště – mezi kolejemi číslo 4 a 8 v délce 250 m.
- 4.8.2.4 Přístup na nástupiště bude kromě schodiště i výtahem (východní podchod), resp. eskalátorem (západní podchod), vždy nahrazením jednoho stávajícího schodišťového ramene. Přístup na nástupiště bude kromě schodiště i výtahem (východní podchod), resp. eskalátorem (západní podchod), vždy nahrazením jednoho stávajícího schodišťového ramene.

4.9 Mosty, propustky, zdi

- 4.9.1 Popis stávajícího stavu
- 4.9.1.1 V rekonstruovaném úseku se nachází 6 mostů a 1 propustek.
- 4.9.2 Požadavky na nový stav
- 4.9.2.1 Stávající propustek bude rekonstruován. Rekonstrukce bude spočívat v sanaci čel propustky a nové SVI.
- 4.9.2.2 Mosty a propustky budou rekonstruovány podle platných a využívaných metodik pro migraci živočichů (AOPK 1995, V. Hlaváč 2008, 2011).
- 4.9.2.3 Na základě zadání se v rámci části Mosty, propustky a zdi uvažuje následující řešení projektové varianty následujícím kritériem plnění. U mostních objektů, které navrženým kritériím vyhovují, se obecně navrhuje jejich sanace (rekonstrukce zdiva, izolace, obnova PKO, sjednocující nátěry). U mostních objektů, které navržená kritéria nesplňují, je navrhována částečná nebo

úplná rekonstrukce. Jednotlivé typové konstrukce jsou většinou modernizovány obdobnými moderními typovými konstrukcemi:

1. Varianta projektová (nové mostní objekty a objekty s
 - novou nosnou konstrukcí)
 - zatížení dle platných souborů norem ČSN a ČSN EN pro příslušnou kategorii tratí z hlediska mostů (Třída 2 – klasifikační součinitel $\alpha = 1,21$ v souladu s NA.2.53.1 a NA.2.53.3 ČSN EN 1991-2 ed.2 a Kategorizace tratí z hlediska mostů (01/2017)), prostorové uspořádání v souladu s ČSN 73 6201 a MVL 101, nosné konstrukce přednostně s průběžným kolejovým ložem, přednostní využití bezстыkové koleje na betonových pražcích, o přednostně nosné konstrukce kolmé, popř. s kolmým mostním závěrem.
2. Protokoly o podrobné mostní prohlídce mostních objektů,
3. Dostupná projektová dokumentace,
4. Místní šetření 07/2018.

4.9.2.4 Jedná se o následující objekty:

ev. km 45,585	Most	řeka Bílina v Rudolicích 2
or. km 46,190	Podchod	„Rudolický podchod (Město Most)“
ev. km 46,256		Odjezdový podchod z haly
ev. km 46,308		Příjezdový podchod – východ
ev. km 46,333		Zavazadlový podchod - tranzito

4.9.2.5 Požadavky do dalšího stupně (DÚR)

Na všech mostních objektech bude v dalším stupni DÚR proveden podrobný diagnostický průzkum, na jehož základě se stanoví zatížitelnost dle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů 2015.

4.9.2.6 Na mostních objektech bude dle předpisu SŽDC S3 díl XII (Tab. 1) prověřeno zřízení průběžné bezстыkové koleje.

4.9.2.7 Při návrhu nových konstrukcí nenavrhovat primárně konstrukce z předpjatého betonu. Konstrukce z předpjatého betonu je možné navrhnout pouze na základě vyhodnocení variant řešení nosné konstrukce a se souhlasem zástupců O13-OMT.

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

4.9.2.9 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 2. třídy tratí.

4.10 Ostatní objekty

- 4.10.1 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.

4.11 Pozemní stavební objekty

4.11.1 Popis stávajícího stavu

4.11.1.1 V ŽST Most se nacházejí tyto provozní a technologické budovy ve správě OŘ:

Most - provozní budova OŘ č.p. 3514

Provozní a technologický objekt obsazen TO, SSZT, SEE, SBBH, byty.

Most - elektrorozvodná stanice (trafo)

Technologický objekt, obsazen SEE.

Most – objekt TNS

Technologický objekt po rekonstrukci, obsazen SEE.

Most OTV

Provozní a technologický objekt obsazen SEE

VB Most je ve správě SNB OŘ Ústí nad Labem.

Zastřešení nástupiště 1A, 1B a 1. nástupiště není v ideálním stavu.

Nástupištní přístřešky 2.,3.,4. nástupiště jsou po částečné opravě.

Stávající 3 ks nákladních výtahů na 2.,3.,4. nástupišti.Trafostanice

Pro silové napájení slouží samostatná budova trafostanice a jsou v ní tato zařízení; Transformovna 22 kV a 6 kV, Rozvodna 22 kV a 6 kV, Rozvodna NN

4.11.2 Požadavky na nový stav

4.11.2.1 Pro umístění technologií bude využita celá část E objektu výpravní budovy. V rámci stavby rekonstrukce budovy bude provedena stavební připravenost v objektu E pro stavbu „Rekonstrukce žst. Most“. Rozsah stavební připravenosti bude vzájemnou koordinací zpřesněn ve stupni DÚR, respektive DÚSP.

4.11.2.2 V současné době se předpokládá – vnitřní dispoziční úpravy pro umístění technologických zařízení a sociální zázemí pro zaměstnance.

4.11.2.3 Zpracovatel záměru stavby „Rekonstrukce žst. Most“ se bude zúčastňovat porad při zpracování přípravné dokumentace budovy, a to v objektech týkající se relevantních objektů a souborů. Při zpracování „společných“ objektů bude vytvořena „struktura“. Ta bude obsahovat část časovou, objektovou a případně věcnou.

4.11.2.4 Pro umístění technologie budou sloužit prostory vymístěného archivu ČD a.s. a Správy železnic, státní organizace v úrovni 1. nástupiště a budou zde umístěny tyto prostory; stavební ústředna, bateriová místnost, místnost pro sdělovací zařízení Správy železnic, státní organizace, transformovna 22 kV, do doby přepnutí na magistrální napájení 22 kV bude ještě 6 kV, rozvodna 22 kV a rozvodna NN.

4.11.2.5 Stávající prostory ČD Telematika v 1. nadzemním podlaží zůstanou zachovány. Ve 2. nadzemním podlaží se adaptují prostory pro zázemí údržby SSZT.

4.11.2.6 V žst bude Regionální pracoviště dispečera (bude obsazena výpravčím), pro jeho umístění se využije stávající dopravní kancelář se sociálním zařízením, situovaná v úrovni 1. Nástupiště v části objektu „C“.

4.11.2.7 V rámci stavebního řešení objektu „E“ se navrhnou v prostorech umístění technologického zařízení úpravy rozvodů topení a ZTI, aby v případě jejich havárie nebyla ohrožena nově umístěná technologická zařízení. Tzn je nutno stávající rozvody ZTI a ÚT vymístit mimo nově umísťované zařízení. Vytápění technologických místností bude řešeno pomocí klimatizačních jednotek.

- 4.11.2.8 V rámci nového dispozičního uspořádání u 1.NP pro nové technologické prostory budou provedeny dílčí bourací práce za účelem vytvoření nové dispozice, nové svislé dělicí konstrukce včetně nových dveřních otvorů. Dále dle požadavků na zatížení budou případně zesíleny stávající konstrukce. Budou realizovány úpravy podlah včetně případného vybudování technologických kanálků nebo zdvojených podlah. Dále budou provedeny nové povrchové úpravy stěn, nová stavební elektroinstalace, úpravy vytápění a řešení požadavků na klimatizační jednotky a VZT.
- 4.11.2.9 Pozn. Nové technologické prostory, umísťované do stávající VB Most budou ve smyslu ČSN 73 0834 řešeny jako změna stavby skupiny II, převážně jako samostatné PÚ. Z hlediska konstrukce stávajícího objektu (železobetonové nosné konstrukce, zděné příčky = nehořlavý konstrukční systém dle ČSN 73 0802) a požární výšce cca 5 m není nutné umístění dopravní technologie do nové technologické budovy.
- 4.11.2.10 Celkové dotčené výměry stavebními úpravami:
- 1NP část E – prostory pro umístění nové technologie 1300 m³
 - 2NP část E – adaptace pro zázemí údržby SSZT 1300 m³
 - 1NP část C - dopravní kancelář a její zázemí 590 m³
- 4.11.2.11 Nová trafostanice 22 kV. Bude zřízena na třebušickém zhlaví. Bude sloužit pro napájení. Rozměr 10x16 m, výška cca 3,5 m + kabelový prostor. Obestavěný prostor cca 800m³.
- 4.11.2.12 Zastřešení a přístřešky. Zastřešení nástupiště 1A, 1B a 1 (nástupiště není v ideálním stavu). Zastřešení typu vlašťovka přiléhá k objektu výpravní budovy, celková plocha zastřešení cca 2440 m². Po úpravě 1890 m².
- 4.11.2.13 Stávající půdorysný rozměr 55x5,5 m + 223 x 6,8-14,4 m. Zastřešení včetně základových konstrukcí bude provedeno jako nové v redukovaném plošném rozsahu. V pohledu od kolejiště bude zrušeno vedlejší zastřešení u výpravní budovy vpravo o rozměru 55x5,5 m, dále bude zkráceno (zarovnáno) hlavní zastřešení do úrovně stávajících zastřešení na ostrovních nástupištích. Ponechaná délka zastřešení u 1. Nástupiště po jeho redukci 178,4 m. Zastřešení 1.nástupiště v místě vstupu do dopravní kanceláře bude rozšířeno až nad tento vstup. Základní tvar konstrukce v novém návrhu bude zachován dle původního řešení. Polohy odvodňovacích prvků budou v rámci ponechaného rozsahu zachovány. Zastřešení bude výškově uzpůsobeno upravenému nástupišti při zachování podjezdových výšek a průjezdného profilu.
- 4.11.2.14 Nástupištní přístřešky 2. 3. 4. nástupiště jsou po částečné rekonstrukci, zastřešení typu vlašťovka. U tohoto zastřešení bude prověřen stávající stav. Zastřešení bude při úpravách tělesa nástupišť demontováno. Původní základové konstrukce budou odstraněny. Základové konstrukce pro zastřešení budou provedeny jako nové. Zastřešení bude uzpůsobeno na nové výškové řešení nástupišť se zachováním požadovaných podjezdových výšek a průjezdného profilu.
- 4.11.2.15 Dojde k celkové rekonstrukci technologie nákladních výtahů na všech 3 nástupištích. Dále dojde ke stavebním úpravám výtahových šachet – uzpůsobení na nové výškové uspořádání nástupišť (úprava výstupních otvorů na nástupiště, případně úpravy světlé výšky šachet).

4.11.3 Ostatní objekty

- 4.11.3.1 Kabelovody. Pro příčný přechod kolejiště novými kabely pro napájení, ZZ, sdělovací se využije stávající nákladní podchod, který je dostatečně dimenzován, je v dobrém stavu a umožňuje zde vybudovat nový kabelovod. Nový kabelovod délky cca 80m. Řešen jako betonové koryto se zakrytím

- 4.11.3.2 Drobná architektura. Doplnění drobného mobiliáře (koše, lavičky) a informačních tabulí pro vyvěšení jízdních řádů v rámci plochy nástupiště
- 4.11.3.3 Orientační systém. Bude řešeno doplnění, případně úprava stávajícího orientačního systému v souladu se Směrnicí SŽDC č. 118. (Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách) a Grafickým manuálem jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní Organizace. Budova je v dobrém technickém stavu. Objekt bude zmodernizován a bude navrženo propojení s novým technologickým objektem, kabelovodem.

4.12 Geodetická dokumentace

- 4.12.1 V případě doplnění geodetických a mapových podkladů (při umístění nových objektů mimo stávající hranici dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů či účelového mapování objednaného projektantem) je součástí zakázky jejich doplnění Zhotovitelem.
- 4.12.2 Zhotovitel provede v místě stavby kontrolu souladu předaných geodetických a mapových podkladů se stavem v terénu (aktuálnost podkladů) a zajistí jejich reambulaci a aktualizaci do hranice dráhy v rozsahu nezbytně nutném pro umístění stavby, za konzultace s ÚOZI objednatele.
- 4.12.3 Případné doplnění od Objednatele převzatého ŽBP zajistí Zhotovitel po dohodě se správcem ŽBP.
- 4.12.4 Majetkoprávní část Geodetické dokumentace bude reflektovat aktuální stav katastru nemovitostí v době zpracování (platný SPI a SGI).
- 4.12.5 Geodetická dokumentace pro DUR stavby musí být ověřena úředně oprávněným zeměměřickým inženýrem Zhotovitele (fyzická osoba, které bylo uděleno úřední oprávnění podle zákona č. 200/1994 Sb. o zeměměřictví, ve znění pozdějších předpisů, §13 odst. 1 písm. c), uvedeným ve Smlouvě o dílo.
- 4.12.6 Součástí odevzdané geodetické dokumentace bude i doplněná tabulka "Seznam nemovitostí dotčených stavbou" (viz VTP kapitola 5.2), která slouží jako podklad pro následnou kontrolu aktuálního stavu vypořádání majetkoprávních vztahů po ukončení stavby. Formu a obsah upřesní na vyžádání ÚOZI objednatele.
- 4.12.7 Kompletní Geodetická dokumentace pro DUR stavby bude zaslána Zhotovitelem ke schválení geodetem (ÚOZI) objednatele.

4.13 Životní prostředí

- 4.13.1 Část B. 6 DUR bude uspořádána následovně:

- B.6.1. Vliv stavby na životní prostředí - popis jednotlivých složek životního prostředí
- B.6.2. Biologický průzkum - bude proveden biologický průzkum (v jarním aspektu) s důrazem na výskyt kriticky ohrožených a silně ohrožených živočichů a rostlin, a to v rozsahu záboru stavby a na základě požadavku dotčeného správního úřadu.
- B.6.3. Dendrologický průzkum - Kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu stromů (čj: 20180/2020-SŽ-GŘ-O15, účinný 7. 4. 2020). Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny (rozhodnutí o povolení ke kácení, VKP, údržba). Součástí dendrologického průzkumu bude zajištění rozhodnutí o povolení ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění k územnímu rozhodnutí. Přílohou kapitoly budou mapové zákresy zjištěné situace.
- B.6.4. Posouzení vlivu na krajinný ráz – nutnost konzultovat s příslušným OOP
- B.6.5. Akustická studie
 - B.6.5.1. Technická zpráva
 - B.6.5.2. Měření hluku a vibrací – protokoly

- B.6.5.3. Hlukové mapy – denní/noční doba, s PHO a bez PHO, pro stávající a výhledový stav

Kapitola Hluk a vibrace bude zpracována v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Bude zpracována akustická studie. Součástí studie bude měření stávající hlukové zátěže, kterým bude kalibrován a následně ověřen výpočet. Měření bude v takovém rozsahu, aby co nejlépe charakterizovalo hlukovou zátěž v dané lokalitě. Měřící body budou odsouhlaseny Objednatelem a budou součástí výpočtových bodů. Výsledná naměřená hodnota bude reprezentovat hladinu akustického tlaku zvuku dopadajícího na fasádu posuzovaného objektu, od které bude následně odečtena kombinovaná rozšířená nejistota měření. Ve studii budou definovány všechny použité vstupy, výpočtové body budou umístěny 2 m před fasádou chráněného objektu, pokud možno před okna objektu. U více podlažních objektů budou v rámci výpočtu zohledněna i vyšší patra. Součástí studie bude i prověření uplatnění korekce staré hlukové zátěže ve vztahu k rozsahu dopravy a rekonstrukce železničního svršku. Pro jasně specifikované úseky s výměnou svršku (nutno ve studii přesně rozlišit) proto doporučujeme použít stávající metodiky SŽ. Metodika ve formátu PDF a její on-line aplikace je ke stažení zdarma po zaregistrování na stránkách <http://vlak-y-hluk.fd.cvut.cz/index.php?file=vystupy&action=show>. Přílohou studie budou hlukové mapy pro stávající a výhledový stav, pro denní a noční dobu. V hlukových mapách budou zakresleny zdroje hluku, výpočtové a měřící body a ochranné pásmo dráhy.

Součástí akustické studie bude i hluk ze stavební činnosti.

- Rozptylová studie – pro recyklaci šterkového lože, případně stavebních odpadů, bude s příslušným správním úřadem projednáno případné umístění recyklační základny, včetně podmínek pro její provoz (přístupové cesty, rozptylová studie, vodohospodářská ochranná opatření atp.) Důraz bude kladen na automobilovou dopravu materiálu v zastavěném území.
- B.6.6. Odpadové hospodářství - Respektovány budou Metodický návod odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (MŽP Praha, 08/2018) a Metodický pokyn MŽP ke vzorkování odpadů (02/2008).

Důraz bude kladen na průzkum kontaminace šterkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace šterkového lože, na základě pochůzky v rámci ZP. Bude provedeno vzorkování demolic – azbest. 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. Kontaminace šterkového lože a ostatních zemín z demolovaných objektů (včetně výkopových zemín) bude určena na základě předběžného průzkumu, včetně chemického složení (geotechnické sondy atp.). Další částí bude i mapa s výtípanými možnými deponiemi a mezideponiemi pro materiál ze stavby.

Náklady v rámci odpadového hospodářství budou vyspecifikovány jako samostatná položka, která bude součástí rozpočtů jednotlivých PS a SO. Vždy bude uvedeno, zda jsou přebytečné zeminy z výkopů nebo demolic v objemech odhadnuty nebo je proveden výpočet. A dále budou uvedeny jednotkové ceny vztažené na 1 tunu (odpad i materiál).

Ochrana vod - Součástí dokumentace je zpracování návrhu havarijního plánu (zpracovaný dle vyhlášky č. 450/2005 Sb.). Vypracování povodňového plánu bude projednáno s příslušným vodoprávním úřadem a se správcem povodí.

- B.6.7. Zemědělská příloha
- B.6.8. Lesní příloha

4.13.2 Dokladová část bude obsahovat podsložku Životní prostředí. Zde bude zařazeno: stanovisko k lokalitám NATURA 2000, vyjádření orgánu EIA, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, dohoda o kácení s OR, výjimky, souhlas o vynětí ze ZPF, vyjádření k odnětí PUPFL atd.

- 4.13.3 Bude zažádáno o odůvodněné stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které bude ihned po obdržení předáno Objednateli a specialistovi životního prostředí SSZ. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.
- 4.13.4 Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i bude požádán příslušný orgán kraje o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.
- 4.13.5 Na základě vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody a podrobně zpracovaných částí DUR bude případně zpracováno Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Součástí Oznámení by bylo i 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. Obě vyhodnocení budou uvedena zvlášť v položkách rozpočtu (podrobnosti budou sděleny na vstupním jednání, které svolá Zhotovitel Oznámení).

Zpracované Oznámení (před tiskem) Zhotovitel zašle prostřednictvím elektronické pošty k připomínkám specialistovi životního prostředí SSZ minimálně 14 dní před plánovaným odevzdáním.

V případě, že ze závěru Zjišťovacího řízení vyplyne nutnost posoudit záměr v celém procesu EIA, bude na základě připomínek a požadavků dopracována Dokumentace EIA dle zákona č. 100/2001 Sb. Položka Dokumentace EIA bude samostatně oceněna a v případě, že ze závěru Zjišťovacího řízení vyplyne, že předmětný záměr nepodléhá dalšímu posuzování, bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce) a cena díla.

Upozorňujeme, že po zpracování oznámení (rovněž v dalších stupních přípravy) již nesmí docházet k takovým změnám, které by mohly znamenat opětovný proces posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Zdůraznění nejdůležitějších požadavků uvedených ve všeobecných technických podmínkách.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:

- Minimalizace výluk jen pro nutné průzkumné práce
- Přednostně budou využívány výlukové časy sjednané pro činnost příslušného OR

Pokud stavba bude situována na pozemky ČD, bude přednostně respektována hranice UMVŽST (tzn. na pozemky, které budou převedeny do SŽ). Součástí dokumentace bude situace se zákresem SO a PS v katastrální mapě s barevným rozlišením pozemků ve vlastnictví ČR s právem hospodaření pro SŽ, pozemků ČD určených k převodu do vlastnictví ČR s právem hospodaření pro SŽ, pozemků ČD a ostatních pozemků.

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 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/vnitрни-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

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Koordinační dohoda ze dne 30.1.2020.
- 7.1.2 Souhrnné vyjádření vydané Oblastním ředitelstvím Ústí nad Labem, k žádosti o připomínky k dokumentaci „Rekonstrukce ŽST Most“ ve stupni ZP.


Zpracoval:

Ing. Vlastimil Spiegl
Dne 15. 03. 2021

Schválil:

15. 3. 2021

Ing. Radim Brejcha, Ph.D.
náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň
Dne 15.03.2021

 **Správa železnic**
státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
IČO: 70994234 DIČ: CZ70994234
[5]

