

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

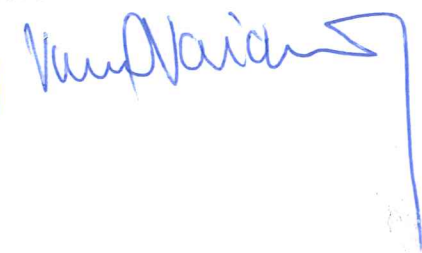
Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU A DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ

„Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť“

Datum vydání: 23. 1. 2018

Souhlasí 

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1.	PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2.	HLAVNÍ CÍLE STAVBY	3
1.3.	MÍSTO STAVBY	4
1.4.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ)	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.....	6
4.3.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	6
4.4.	ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	6
4.5.	SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	7
4.6.	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	7
4.7.	OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	8
4.8.	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	8
4.9.	NÁSTUPIŠTĚ	8
4.10.	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	8
4.11.	MOSTY, PROPUSTKY, ZDI	9
4.12.	OSTATNÍ OBJEKTY.....	9
4.13.	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	9
4.14.	GEODETICKÁ DOKUMENTACE	9
4.15.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	10
5.	SPECIFICKÉ POŽADAVKY	11
6.	SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	12

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je zpracovat záměr projektu podle Směrnice Ministerstva dopravy č. V-2/2012 v platném znění a dokumentaci pro územní rozhodnutí stavby včetně dokladové části podle směrnice SŽDC č.11/2006, platná verze včetně výnosu č.1 k Směrnici č.11/2006 čj. 42588/2017-SŽDC-GR –O6 z 1.11.2017. Pro účely vydání územního rozhodnutí bude zpracováno členění DUR tak, aby splňovalo požadavky ve smyslu zákonných vyhlášek. Zejména se jedná o Vyhlášku č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, v platném znění a Vyhlášku č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření, v platném znění. Členění dokumentace bude předem projednáno s příslušným stavebním úřadem.
- 1.1.2. Důvodem pro zadání záměru projektu a dokumentace pro územní rozhodnutí je:
- začlenit regionální trať do systému příměstské dopravy v okolí krajského města v souvislosti s modernizací tratě z Plzně do Domažlic a na státní hranici
 - elektrifikací tratě umožnit jízdu vlaků bez přestupování cestujících z krajského města až do obslužné oblasti tratě
 - zajistit obslužnost průmyslových zón v okolí tratě
- 1.1.3. Zakázka bude rozdělena na dvě fáze. V první fázi požadujeme předložit návrh technického řešení v rozsahu potřebném pro zpracování záměru projektu a záměr projektu s ekonomickým hodnocením, které bude předem se zadavatelem projednáno. Náplní druhé fáze bude dokončení dokumentace a zajištění veškerých podkladů pro resortní schválení dokumentace a pro územní řízení stavby včetně vydání územního rozhodnutí. V nabídce žádáme o ocenění obou fází samostatně. Po předání první fáze bude uhrazena faktura dle nabídkové ceny. O zahájení prací na druhé fázi dokumentace pro územní řízení rozhodne zadavatel na základě výsledků projednání stavby na CK MD ČR. V případě, že CK MD ČR nedoporučí pokračování přípravy stavby, budou práce na dokončení dokumentace pro územní řízení (druhá fáze) bez náhrady zastaveny.
- 1.1.4. V případě, že záměr bude podléhat zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, bude zpracováno Oznámení dle přílohy č. 3 zákona.
- V případě, že stavba bude podléhat plnému procesu EIA, je součástí zakázky zpracování dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona a zajištění zpracování posudku EIA. Dopady na termíny odevzdání díla a cenu díla budou v takovém případě s vybraným zhotovitelem smluvně projednány v průběhu prací.
- 1.1.5. Základním podkladem pro zpracování dokumentace je dokumentace stávajícího stavu od správců zařízení, správcem je SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Plzeň a jeho jednotlivé správy. Dalším podkladem jsou tyto technické podmínky, které definují požadavky investora na připravovanou stavbu.
- 1.1.6. Součástí zakázky je rovněž zpracování geodetické části dokumentace, pokud tato potřeba bude vyplývat z navrhovaného technického řešení.
- 1.1.7. Ekonomické hodnocení bude zpracováno dle Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury a dle Metodiky hodnocení efektivnosti investic – železniční infrastruktura, které byly zveřejněny ve Věstníku dopravy číslo 11/2013 dne 22. května 2013.
- 1.1.8. V případě, že v průběhu zpracování díla dojde ke změně některé z těchto směrnic, bude zhotovitel takovou změnu akceptovat.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Hlavním cílem záměru je zvýšení konkurenceschopnosti drážní dopravy v daném regionu v návaznosti na příměstskou dopravu v okolí krajského města. Stavba se připravuje v souvislosti s modernizací tratě Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN tak, aby mohly jezdit ucelené vlakové soupravy s cestujícími z hlavní tratě až do obsluhovaného regionu. Znamená to, že bude nutno upravit železniční spodek a svršek, mosty a propustky za účelem zvýšení rychlosti vlaků a úpravy traťové třídy zatížení, bude nutno upravit přejezdy a přechody včetně zrušení nepotřebných a vybavení vybraných přejezdů světelnou signalizací, upravit nástupiště na nástupní hranu 55 cm nad TK, zrekonstruovat osvětlení stanic a zastávek, vybavit trať zabezpečovacím zařízením, sdělovacím zařízením, vybavit vybrané zastávky rozhlasovým zařízením pro cestující. Pro zajištění těchto cílů je nutno položit podél celé trati optický a metalický kabel a zajistit rádiové spojení s jedoucím vlakem systémem GSM-R. Předpokládá se rovněž

elektrifikace tratě systémem 25 kV AC, která bude navazovat na elektrifikaci tratě Plzeň – Domažlice – státní hranice. Vybrané výhybky budou vybaveny elektrickým ohřevem.

Trať bude dálkově ovládána.

Cílová kategorie trati podle TSI INF je pro osobní dopravu P6, pro nákladní dopravu F4.

1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Stavba se nachází na regionální trati Nýřany – Heřmanova Huť, číslo tratě dle jízdního řádu 181, dle TTP 712B, traťový úsek TUDU č. 031102, doprava Heřmanova Huť 0311B1dD3. Začátek trati je v žst Nýřany v km 0,000 (= km 123,1), konec trati je v dopravně Heřmanova Huť v km 9,816. Trať se nachází v Plzeňském kraji, okres Plzeň sever. Délka trati je 9,8 km. Na trati se nachází zastávky Kamenný Újezd u Nýřan, Blatnice u Nýřan, Rochlov, Přehýšov a železniční stanice Heřmanova Huť.

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

- 1.4.1. Trať je jednokolejná a je zařazena do kategorie regionálních drah. Je provozována v nezávislé trakci. Provoz na trati je řízen dle předpisu D3, dirigující výpravčí sídlí v žst Nýřany. Železniční svršek je převážně tvaru S49, místy tvaru A nebo tvaru XI. Traťová rychlost se pohybuje v rozmezí 55 až 60 km/hod. Na trati se nachází dva mosty o rozpětí 4,91 m a 4,28 m, oba mosty jsou ocelové trámové plnostěnné konstrukce z roku 1895 a z roku 1905. Na trati se nachází celkem 24 propustků z let 1905 až 1960. Dovolená traťová třída zatížení je A1. Na trati se dále nachází celkem 17 úrovnových přejezdů, z toho je 16 přejezdů označeno kříží nebo kříží s dopravní značkou STOP, pouze jeden přejezd v Heřmanově Huti je vybaven přejezdovým světelným zařízením typu PZS 3ZBL.
- 1.4.2. Nástupiště na zastávkách a v žst. Heřmanova Huť mají výšku pevné nástupní hrany 300 mm nad TK. Jejich délka se pohybuje v rozmezí 39 m až 52 m. Konstrukce nástupiště je typu SUDOP T. Na zastávkách jsou vybudované betonové přístřešky pro cestující, v Heřmanově Huti je zděná výpravní budova. Zastávky nejsou elektricky osvětleny, 1 elektrický osvětlovací stožár je pouze na zastávce Rochlov a 4 stožáry jsou v žst Heřmanova Huť.
- 1.4.3. Trať není vybavena žádným traťovým zabezpečovacím zařízením. V žst Heřmanova Huť je v provozu staniční mechanické zabezpečovací zařízení 1. kategorie s lichoběžníkovou tabulkou. Výměny jsou opatřeny výměnovými zámky a jsou ovládány místně.
- 1.4.4. Trať je vykryta radiovým signálem TRS.

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	regionální
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6/F4
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	203
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	712+714a
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	181
Číslo traťového a definičního úseku	0311, 031102, 0311B1
Traťová třída zatížení	A1
Maximální traťová rychlost	60 km/hod
Trakční soustava	nezávislá
Počet traťových kolejí	1

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. V průběhu zpracování dokumentace pro územní řízení budou provedeny průzkumy a měření v rozsahu potřebném pro zpracování dokumentace pro územní řízení:
- geodetické zaměření stávajícího stavu celé stavby – zajistí prostřednictvím SZDC, a.s., OJ SŽG Praha
 - zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí, u kterých by mohlo dojít k závažné kolizi v návrhu technického řešení
 - údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí a pozemků v místech, kde dochází k nevyhnutnému zásahu mimo hranici dráhy

- geotechnický průzkum dle požadavků předpisu SZDC S4

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1. Přípravná dokumentace Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, 2. stavba – úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo), dokumentace rozpracovaná, projektant METROPROJEKT Praha, Náměstí I. P. Pavlova 2/1786, Praha, 120 00
 - 2.2.2. Přípravná dokumentace Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, 1. stavba – nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně), dokumentace rozpracovaná, projektant SUDOP Praha, Olšanská 1a, Praha, 130 80
 - 2.2.3. Rádiové plánování GSM-R pro stavby Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN
 - 2.2.4. Energetické výpočty trakce pro stavby Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN
 - 2.2.5. Provozní dokumentace správců zařízení
 - 2.2.6. Platné směrnice a pokyny SŽDC
- Provozní dokumentaci poskytnou příslušní správci zařízení. Platné pokyny a směrnice SŽDC poskytnete Technická ústředna dopravní cesty, pracoviště v Olomouci.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1. Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo), projektant METROPROJEKT Praha, Náměstí I. P. Pavlova 2/1786, Praha, 120 00
- 3.1.2. Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně), projektant SUDOP Praha, Olšanská 1a, Praha, 130 80
- 3.1.3. Zastávka Přehýšov, investor Mountpark Logistics EU Pilsen 01 CZ, s.r.o., Antala Staška 1859/34, Praha, 140 00

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Zhotovitel musí zajistit hodnocení a posuzování rizik v rámci dotčených subsystémů a zajistit prokázání shody systému se stanovenými požadavky dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic) a Prováděcího nařízení komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009. Záznam o nebezpečí Zhotovitel projedná s oprávněnými osobami Objednatele a s určenými zástupci Objednatele dle článku 2.2. VTP/ZP-DUR/07/17, kteří jsou garanty subsystémů a jejichž se posouzení a hodnocení u navržených změn týká, ještě před předáním subjektu pro posuzování. Záznam o provedeném hodnocení a posouzení rizik a Záznam o nebezpečí bude odevzdán v otevřené formě (viz 2.4.10 VTP/ZP-DUR/07/17). Originál zprávy o posouzení bezpečnosti bude součástí odevzdání Díla k připomínkovému řízení
- 4.1.2. Trať bude součástí příměstské dopravy v okolí krajského města. Navazuje na stavbu Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, zejména na 2. stavbu, která řeší úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo). Svými parametry bude odpovídat hlavní trati s výjimkou traťové rychlosti. Bude plně interoperabilní a bude umožňovat jízdu ucelených vlakových soupravy s cestujícími z hlavní tratě až do Heřmanovy Huti. Trať bude vedena ve stávající stopě s výjimkou úseku cca žkm 2,6 až žkm 3,8, kde se požaduje prověřit možnosti přeložky trati za účelem zvýšení traťové rychlosti. Trať bude elektrifikována systémem 25 kV AC. Traťová třída zatížení bude upravena na hodnotu minimálně D2, aby byla umožněna jízda elektrických vlakových souprav po celé délce trati. Trať bude pokryta rádiovým signálem GSM-R. Bude nutno upravit železniční spodek a svršek, rekonstruovat mosty a propustky, přejezdy a přechody, nástupiště, přístřešky pro cestující, zajistit osvětlení stanic a zastávek, vybavit trať odpovídajícím zabezpečovacím a sdělovacím zařízením, přejezdy vybavit světelným přejezdovým zařízením, vybrané zastávky vybavit rozhlasovým zařízením pro cestující. Podél trati bude položen optický a metalický kabel. Vybrané výhybky budou vybaveny elektrickým ohřevem. Bude nutno vyřešit dálkové ovládání trati.

Elektrické přípojky pro napájení technologií na zastávkách, u přejezdů a v žst budou projednány s distributorem (ČEZ).

Náplň dokumentace bude odpovídat Směrnici SZDC č. 11/2006 v platném znění. Navrhovaná technická řešení budou splňovat požadavky interoperability EU.

Předpokládá se, že stavbě bude předcházet realizace 2. stavby Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN.

4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Provoz na trati je řízen dirigujícím dispečerem podle předpisu SZDC D3 z Nýřan. Vzhledem k tomu, že se na trati nenachází žádná mezilehlá dopravná, jedinou dopravnou je koncová žst Heřmanova Huť, vlaky se na trati nepotkávají, požaduje investor na projektantovi zvážit způsob řízení dopravy na této trati podle předpisu D1. Nabízí se vybavit žst Heřmanova Huť traťovým stavědlem, navázaným na SZZ v Nýřanech a bude ji tedy možno ovládat z CDP Praha. Je možno navrhnout i jiný způsob řízení dopravy na této trati, který nebude vyžadovat obsazení žst Nýřany dopravním pracovníkem (např. z RDP). Navržené řešení je třeba projednat s kompetentními útvary na SZDC.

4.3. Organizace výstavby

- 4.3.1. Projektant navrhne optimální stavební postupy realizace stavby. Předpokládá se, že stavba bude následovat po přestavbě žst Nýřany v rámci 2. stavby Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN nebo obě stavby mohou probíhat souběžně.
- 4.3.2. V dokumentaci budou navrženy přístupové cesty na staveniště, které budou odsouhlaseny správcí či vlastníky dotčených komunikací. Stejným způsobem budou vytipovány a projednány prostory pro zařízení staveniště.
- 4.3.3. Bude řešen vliv stavby na provozování drážní dopravy, výluky železničního provozu a požadavky na náhradní autobusovou dopravu včetně vytipování tras NAD. Obdobně bude řešen vliv stavby na provozuschopnost komunikací, křižujících trať, v průběhu rekonstrukce přejezdů.
- 4.3.4. Budou specifikovány postupy prací s ohledem na omezení vlivů stavby na životní prostředí.

4.4. Zabezpečovací zařízení

4.4.1. Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1. V mezistaničním úseku není vybudováno žádné traťové zabezpečovací zařízení. V žst Heřmanova Huť je provozováno mechanické staniční zabezpečovací zařízení 1. kategorie s lichoběžníkovou tabulkou, výhybky jsou opatřeny výměnovými zámky.
- 4.4.1.2. Na trati se nachází celkem 17 přejezdů. Přejezdy jsou vybaveny výstražnými kříži, pouze přejezd P659 v km 9,426 je vybaven přejezdovým světelným zařízením typu PZS 3ZBL.

4.4.2. Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1. V dopravně Heřmanova Huť se předpokládá výstavba nového elektronického staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie typu traťové stavědlo s centrální částí v Nýřanech. SZZ bude umožňovat zabezpečený posun mezi dopravními kolejemi, nezabezpečený posun z pomocného stavědla a nouzovou obsluhu z DNO.
- 4.4.2.2. Pro detekci volnosti kolejí budou použity počítače náprav, které budou opatřeny ochranou proti přepětí a možností dálkového resetu. Vybrané výhybky budou osazeny elektromotorickými přestavíky, ostatní dle potřeby budou osazeny výměnovými zámky s vazbou do SZZ (EMZ).
- 4.4.2.3. Technologie bude přednostně umístěna do výpravní budovy, pouze v nezbytném případě bude umístěna do nově navržené technologické budovy.
- 4.4.2.4. Kabelizace v žst bude vyhovovat platným normám a předpisům SZDC a bude vedena po pozemcích SZDC.
- 4.4.2.5. Napájení SZZ bude zajištěno přednostně z trakčního vedení 25 kV AC, záložní napájení z veřejné sítě nn, nouzové z baterie. Diagnostika SZZ bude kompatibilní s diagnostikou na hlavní trati, vybudovanou v rámci staveb Modernizace.

- 4.4.2.6. Traťové zabezpečovací zařízení bude rovněž 3. kategorie, centralizované do stavědlové ústředny v Nýřanech a v Heřmanově Huti. Volnost traťového úseku bude sledována počítači náprav.
- 4.4.2.7. Přejezdovým zabezpečovacím zařízením budou vybaveny vybrané přejezdy, které budou bránit zvýšení traťové rychlosti. Budou ovládány vlakem pomocí počítačů náprav s využitím směrových výstupů pro anulaci přejezdu. Přejezdníky u přejezdu P695 budou zrušeny. Přejezdy budou vybaveny dálkovou stavovou a měřicí diagnostikou, která bude kompatibilní s hlavní tratí. Náhradní napájení bude zajištěno z baterií po dobu min. 8 hodin od výpadku hlavního napájení. V případě potřeby bude na křižujících komunikacích doplněno dopravní značení. Technologie přejezdů bude umístěna do betonových zateplených a klimatizovaných technologických domků, umístěných v blízkosti přejezdů tak, aby neovlivňovaly rozhledové poměry na přejezdu. Přejezdy budou vyhovovat platným zákonům, vyhláškám, normám (zejména ČSN 73 6380 a ČSN 34 2650), TKP a předpisům SZDC. Změny zabezpečení přejezdů budou veřejnoprávně projednány s Drážním úřadem.

4.5. Sdělovací zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1. Trať je pokryta radiovým signálem TRS. Jiné sdělovací zařízení se na trati nevyskytuje.

4.5.2. Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1. V rámci stavby bude vybudována traťová kabelizace, bude položen traťový a optický kabel, vyváděný po trati dle potřeby na zastávkách nebo u přejezdových zařízení.
- 4.5.2.2. V žst Heřmanova Huť bude vybudováno nové sdělovací zařízení. Pro cestující bude zřízen dálkově ovládaný rozhlas, informační tabule (INISS) a hodinové zařízení, řízené signálem DCF. Bude instalován telefonní zapojovač (IP) s možností místně ovládat rozhlas, GSM-R a s ukončením MB telefonů z tratě a z kolejiště žst. Bude zajištěno telefonní připojení žst Heřmanova Huť do služební sítě SŽDC. Bude provedena výstavba datového uzlu, připojeného na intranet. Technologie v žst bude zabezpečena systémem EZS a ZPDP. Technologická zařízení budou připojena do diagnostiky DDTS ŽDC.
- 4.5.2.3. Pro řízení provozu bude vybudován traťový (dispečerský) telefonní okruh, vyvedený na všech přejezdech PZS.
- 4.5.2.4. Kamerový systém bude vybudován dle požadavků dopravní technologie.
- 4.5.2.5. Trať bude vybavena radiovým systémem GSM-R. V rámci stavby Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN je zpracováno rádiové plánování, které řeší i trať Nýřany – Heřmanova Huť. Náplní zakázky je upřesnit rádiové plánování pro úsek Nýřany – Heřmanova Huť a vyprojektovat a postavit základnové radiostanice GSM-R (BTS) podle výsledků upřesněného rádiového plánování. Napájení základnových radiostanic bude zajištěno z přípojky nn, zálohované bateriemi, napájení z troleje se nepředpokládá. Rádiový systém TRS bude možno vyřadit z provozu po ukončení zkušebního provozu systému GSM-R. Demontáž systému TRS není součástí této stavby.
- 4.5.2.6. Vybudovaná zařízení budou připojena do systému DDTS ŽDC.

4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1. Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1. V žst Heřmanova Huť jsou v provozu 4 osvětlovací stožáry, ovládané fotobuňkou. Na zastávce Rochlov je v provozu jeden osvětlovací stožár. Ostatní zastávky jsou bez elektrického zařízení.

4.6.2. Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1. Silnoproudá zařízení

V žst Heřmanova Huť bude zřízena nová přípojka nn, která bude zajišťovat napájení žst včetně napájení technologických zařízení dle platných norem a předpisů. Nástupiště budou vybavena novými osvětlovacími sklopnými stožáry (6 m). Osvětlovací stožáry (JŽ) pro osvětlení zhlaví budou vybudovány dle požadavků dopravní technologie. Osvětlení bude

možno ovládat dálkově i místně. Vybrané výhybky budou opatřeny elektrickým ohřevem, který bude napájen z trakčního vedení a bude ovládán dálkově, místně a pomocí čidel.

Na zastávkách Rochlov, Blatnice u Nýřan a Kamenný Újezd u Nýřan budou zřízeny nové elektrické přípojky nn a osazeny sklopné osvětlovací stožáry (6 m). Řešení osvětlení na zastávce Přehýšov je nutno zkoordinovat se stavbou cizího investora.

Na vybrané osvětlovací stožáry budou umístěny reproduktory rozhlasového zařízení.

Všechna zařízení budou připojena do systému DDTS ŽDC.

4.6.2.2. Trakce

Trať není elektrifikována. V rámci stavby bude provedena elektrifikace systémem 25 kV AC. Trakce bude navazovat na nové trakční vedení v žst Nýřany. Budou využity energetické výpočty, provedené v rámci stavby Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN.

Sestava trakčního vedení bude odpovídat sestavě na hlavní trati. Způsob připojení nového trakčního vedení na trakci v žst Nýřany bude zkoordinován se stavbou Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN – 2. stavba. V případě potřeby bude proveden geotechnický průzkum v místech umístění trakčních stožárů. Součástí stavby je zapojení odpojovačů do systému DOÚO.

4.7. Ostatní technologická zařízení

Nevyužito

4.8. Železniční svršek a spodek

4.8.1. Popis stávajícího stavu

4.8.1.1. Železniční svršek je převážně tvaru S49, místy tvaru A nebo tvaru XI.

4.8.2. Požadavky na nový stav

4.8.2.1. V rámci stavby dojde k nahrazení železničního svršku za nový. Směrové vedení tratě umožňuje zvýšení rychlosti vlaků až k hranici 90 – 95 km/hod. Za účelem zvýšení rychlosti bude zvážena možnost překládky tratě mezi žkm 2,6 až žkm 3,8. Úprava svršku pro tyto rychlosti či překládka části trati bude provedena v případě, že dopravní technologie a ekonomika stavby potvrdí účelnost těchto počínů.

4.8.2.2. Železniční svršek a mostní konstrukce budou zajišťovat traťovou třídu zatížení minimálně D2, aby byla zajištěna přechodnost elektrických hnacích vozidel (viz dopis SZDC č.j. 19436/2016-SZDC-O13 ze dne 3.5.2016).

4.8.2.3. Sanace železničního spodku bude navržena na základě geotechnického průzkumu. Návrh pražcového podloží bude odpovídat předpisu SZDC S4. Otevřená odvodnění budou řešena zpevněnými příkopy. Budou navržena řešení, která zabrání splavování zeminy na těleso dráhy.

4.8.2.4. Sestava železničního svršku bude navržena podle předpisu SZDC S3. Požaduje se pružné upevnění kolejnic, použití betonových pražců i na výhybkách a bezстыková kolej.

4.9. Nástupiště

4.9.1. Popis stávajícího stavu

4.9.1.1. Stávající nástupiště na zastávkách a v žst Heřmanova Huť mají výšku pevné nástupní hrany 300 mm nad TK. Jejich délka se pohybuje v rozmezí 39 m až 52 m.

4.9.2. Požadavky na nový stav

4.9.2.1. Požaduje se vybavit zastávky na trati novými nástupišti s nástupní hranou 550 mm nad TK o jednotné délce 60 m. V žst Heřmanova Huť budou zřízena poloostrovní nástupiště na dvou kusých dopravních kolejích s možností přístupu cestujících od zarážedel na obě strany obce. Požaduje se prověřit s místní samosprávou zřízení nové zastávky u obytné zóny v Heřmanově Huti.

4.10. Železniční přejezdy

4.10.1. Popis stávajícího stavu

4.10.1.1. Na trati se nachází celkem 17 železničních přejezdů a přechodů.

4.10.2. Požadavky na nový stav

4.10.2.1. Požaduje se projednat s veřejnou správou možné zrušení nevyužívaných přejezdů, potenciálně je možno dle investora navrhnout na zrušení cca 5 přejezdů. U vytipovaných přejezdů bude provedena výměna konstrukce přejezdů a výstavba PZS. Rekonstruované přejezdy budou vyhovovat zákonu o silničních komunikacích, platným ČSN, TKP a předpisům SŽDC. V případě potřeby bude po projednání se správcem komunikací doplněno dopravní značení na komunikacích.

4.11. Mosty, propustky, zdi

4.11.1. Popis stávajícího stavu

4.11.1.1. Na trati se nachází dva mosty. Most v km 3,857 je tvořen ocelovou trémovou plnostěnnou nýtovanou konstrukcí s mostnicemi s rozpětím 4,91 m, postaven byl v roce 1895. Most v km 7,717 je tvořen ocelovou trémovou plnostěnnou nýtovanou konstrukcí s mostnicemi s rozpětím 4,28 m, postaven byl v roce 1905. Oba mosty jsou stavebně hodnoceny 2/2. Hlavní nosníky jsou silně oslabeny korozí.

4.11.1.2. Na trati se dále nachází celkem 24 propustků typu deskové se zabetonovanými kolejnicemi, deskové železobetonové a trubní.

4.11.2. Požadavky na nový stav

4.11.2.1. Požaduje se zajistit přestavbu všech mostů a propustků.

4.11.2.2. Železniční svršek a mostní konstrukce budou zajišťovat traťovou třídu zatížení minimálně D2, aby byla zajištěna přechodnost elektrických hnacích vozidel (viz dopis SŽDC č.j. 19436/2016-SŽDC-O13 ze dne 3.5.2016).

Obecné požadavky pro navrhování mostních objektů jsou stanoveny ve VTP.

4.12. Ostatní objekty

4.12.1. Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.

4.13. Pozemní stavební objekty

4.13.1. Popis stávajícího stavu

4.13.1.1. Na zastávkách na trati se nacházejí betonové přístřešky pro cestující, které jsou v dobrém technickém stavu, přijatelného vzhledu a jsou odolné vůči vandalům. Je nutno zvážit jejich využití, v nutném případě náhradu novými čekárenskými přístřešky. Náhradu stávajících čekárenských přístřešků požaduje zadavatel projednat s dotčenými obcemi.

4.13.2. Požadavky na nový stav

4.13.2.1. V žst Heřmanova Huť se nachází zděná výpravní budova a je třeba zvážit její využití pro účely železniční dopravy. Předpokládá se, že umístění technologií včetně zakončení kabelů bude přednostně navrženo do této budovy. Rekonstrukce budovy pro tyto účely, eventuálně pro potřeby cestujících, je součástí této stavby. Rekonstrukci budovy je nutno projednat s obcí Heřmanova Huť, která v místě plánuje výstavbu autobusového nádraží, zvažuje se společná investice nebo nájem. V případě, že budovu nebude možno pro tyto účely z vážných důvodů využít, bude technologie umístěna do nové technologické budovy. Je třeba zvážit výstavbu čekárenských přístřešků v této žst. nebo po dohodě s obcí výstavbu společných prostor pro cestující v technologické budově.

4.14. Geodetická dokumentace

4.14.1. SŽG Praha poskytne pro vypracování části I.3 pro DUR platné ŽBP a mapové podklady v rozsahu km 0,0 - 9,8 do hranic dráhy.

4.14.2. Geodetická dokumentace pro dokumentaci pro územní řízení stavby bude vyhotovena a předána v souladu s Přílohou č. 1 Směrnice GR SŽDC č. 11/2006, ve znění pozdějších změn a doplňků s úpravou v části I. 3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů:

- jako třetí odstavec se se doplňuje „Body železničního bodového pole se navrhují, stabilizují, zaměřují a dokumentují podle Metodického pokynu ředitele SŽG Praha č. 05/2016 (prozatímní) Pro tvorbu ŽBP - č.j. 3234/2016-SZDC-SŽG PHA-PHA ze dne 1.10.2016“
- stávající třetí odstavec se nahrazuje textem „Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven Metodickým pokynem SZDC M20/MP006 Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, č.j. S4730/2016-SZDC-O13 (účinnost od 15. února 2017), (dokument je umístěn na adrese www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni.html)“
- stávající čtvrtý odstavec se nahrazuje textem „Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle Pokynu generálního ředitele č. 4/2016 č.j. S34781/2016-SZDC-O22 ze dne 30.8.2016 (dokument je umístěn na adrese www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy/organizacne-ridici.html) a Metodického pokynu pro tvorbu prostorových dat pro mapy velkého měřítka SZDC M20/MP005, č.j. S620/2016-SZDC-O13 ze dne 1.9.2016 (na adrese www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni.html)“

Tato úprava se týká i odstavce Související dokumenty v základní části Směrnice GR SZDC č.11/2006.

- 4.14.3. 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.
- 4.14.4. 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.
- 4.14.5. Případné doplnění od objednatele převzatého ŽBP zajistí zhotovitel po dohodě se správcem ŽBP (SŽG Praha, pracoviště Plzeň).
- 4.14.6. Majetkoprávní část Geodetické dokumentace bude reflektovat aktuální stav katastru nemovitostí v době zpracování (platný SPI a SGI).
- 4.14.7. Geodetická dokumentace pro dokumentaci pro územní řízení 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.
- 4.14.8. Součástí odevzdané geodetické dokumentace bude i doplněná tabulka „Přehled majetkoprávního vypořádání.xls“, která slouží jako podklad pro následnou kontrolu aktuálního stavu vypořádání majetkoprávních vztahů po ukončení stavby. Formu a obsah upřesní na vyžádání ÚOZI objednatele.
- 4.14.9. Geodetická část dokumentace bude odevzdána v uzavřené i otevřené formě.
- 4.14.10. Kompletní Geodetická dokumentace pro dokumentaci pro územní řízení stavby bude zaslána zhotovitelem ke schválení geodetem (ÚOZI) objednatele.

4.15. Životní prostředí

- 4.15.1. Bude proveden Biologický průzkum (v jarním a letním aspektu) v rozsahu zasaženého území a na základě požadavku dotčeného správního úřadu. Budou vyřízeny potřebné výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin.
- 4.15.2. Bude proveden Dendrologický průzkum v obvodu připravované stavby a z bezpečnostních důvodů pro provoz dráhy i v přilehlém okolí. Průzkum bude vyhodnocen v souladu s dotčenou legislativou (pádová vzdálenost, ochrana elektrického vedení atp.) s důrazem na ochranu lesní a mimolesní zeleně. Dále bude projednán způsob nakládání s vytěženou dřevní hmotou a ostatními zbytky vegetace. Závěr Dendrologického průzkumu bude obsahovat přesný seznam dřevin a zapojených porostů mimolesní zeleně kácených v režimu povolení ke kácení (příp. oznámení o kácení) a v režimu bez ohlašovací povinnosti. Součástí budou mapové zákresy zjištěné situace. Solitérní dřeviny určené ke kácení budou zaměřeny souřadnicemi GPS. Úseky souvislých zapojených porostů dřevin rostoucích mimo les a plochy křovin budou zaměřeny pomocí staničení a zaměření bude přehlednou formou přeneseno do mapových situací. Pokud odstranění vegetace bude provedeno mimo režim stavby, musí být doloženo správcem respektive majitelem pozemku, že vegetace bude odstraněna do zahájení prací na dokumentaci pro stavební řízení. Povolení ke kácení nebudou ve stupni DUR vyřizována.
- 4.15.3. Bude prověřeno, zda případné smýcení křovin a drobných náletových dřevin provede OŘ Plzeň na své náklady v rámci údržby v termínu do zahájení stavby v souladu kap. VII druhé části Metodického pokynu

pro údržbu vyšší zeleně (aktuální znění ze dne 31.10.2016, č.j. S 43941/2016 – SZDC – O15). V případě že ano, požadujeme tuto skutečnost doložit smluvně nebo vyjádřením do Dokladové části.

- 4.15.4. Bude zpracována Akustická studie v souladu s novelou nařízení vlády č. 272/2011 Sb. účinnou od 30.7.2016. Její koncept bude projednán, po předchozím souhlasu zadavatele, s Krajskou hygienickou stanicí Plzeňského kraje. V akustické studii musí být výpočet šíření hluku proveden metodikou zohledňující rozdílné emise hluku jednotlivých kategorií vlaků provozovaných na dráhách v ČR.
- 4.15.5. Pro stavbu bude provedeno vzorkování kolejového lože z důvodu jeho možné kontaminace. Postupováno bude v souladu s doporučeným postupem, který je uveden v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí „Metodický návod odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi“, který byl zveřejněn ve Věstníku MŽP č. 3 v (III/2008). Na širé trati, bez zjevné kontaminace kolejového lože, bude odebrán směsný vzorek ze 4 - 5 sond v úseku jednoho kilometru. Vzorky budou dále odebrány v místech pravidelného zastavování vlaků a stání vozidel před návěstidly a jiných obdobných místech. Bude určen rozsah kontaminovaného úseku a popřípadě zajištěn následný odběr vzorků za účelem zjištění možného šíření kontaminace do okolí. Ve všech případech odběru vzorků bude provedena fotodokumentace, lokalizace odběrů vzorků formou mapového zákresu s uvedením kilometráže a souřadnic GPS.
- 4.15.6. Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i, pro definitivní technické řešení a po odsouhlasení zadavatelem bude požádán příslušný úřad (Krajský úřad Plzeňského kraje) o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. V případě, že z vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb. vyplýne, že předmětný záměr nepodléhá zákonu č. 100/2001 Sb., rozsah a cena díla budou sníženy o zpracování oznámení (méněpráce).
- 4.15.7. V případě, že záměr bude podléhat zákonu č. 100/2001 Sb., na základě podrobně zpracovaných částí DUR bude zpracováno Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Součástí Oznámení bude vyhodnocení projektu ve vztahu k čl. 4 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky a §23a odst. 7) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

V rámci oznámení bude zpracována část řešící odolnost projektu vůči klimatickým změnám dle přílohy I prováděcího nařízení Komise (EU) č. 215/2014. Vycházeno bude ze zprávy a mapových vrstev zpracovaných ČHMÚ a MFF UK na základě zakázky Ministerstva dopravy - „Odborný podklad k zohlednění dopadů změny klimatu při přípravě projektů dopravní infrastruktury“, 06/2017. (Pozn.: Uvedený dokument vč. příloh je ke stažení na adrese http://web.opd.cz/doc_folder/studie-a-analzy/).

Oznámení bude předáno v počtu výtisků o 3 převyšující požadavek příslušného správního orgánu, a v elektronické formě o 2 převyšující požadavek příslušného správního orgánu. Odevzdání v elektronické formě bude provedeno v uzavřeném formátu. Pro potřeby oznamovatele bude oznámení poskytnuto rovněž v otevřeném formátu

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. Pokud ke změnám technického řešení přesto dojde, změny musí být vyspecifikovány ve zvláštní kapitole DUR, vyhodnoceny z hlediska vlivu na ŽP a následně projednány s příslušným dotčeným správním orgánem. V případě, že k žádným takovýmto změnám nedošlo, DUR bude obsahovat čestné prohlášení jejího zpracovatele o této skutečnosti.

- 4.15.8. Koncepty částí Vliv stavby na ŽP a Oznámení budou zaslány zadavateli (oddělení ŽP SSZ, Ing. Petr Pokorný, pokornyp@szdc.cz, tel. 725797058) v elektronické podobě k připomínkám nejpozději 14 dní před termínem odevzdání.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. 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
- 5.1.2. Do 3 měsíců po podpisu smlouvy bude předložen koncept technického řešení. Součástí odevzdání konceptu bude minimálně: dopravní technologie, situace ŽST Heřmanova Huť, rámcový technický popis jednotlivých SO a PS, posouzení dopadů z prověření zvýšení traťové rychlosti v traťových úsecích, hrubý

přehled výkupu pozemků. Dále zhotovitel předloží rámcový odhad CIN (Ize využít Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti) pro celý rozsah stavby a pracovní návrh ekonomického hodnocení. Na základě projednání těchto dokumentů s dotčenými složkami SZDC rozhodne objednatel o výběru technického řešení a věcného rozsahu stavby k dopracování ZP a DUR.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění.**
- 6.1.2. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 241, 972 741 769, mobil: 725 039 782,

e-mail: typdok@tudc.cz, www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

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

SOUHLASA
Karel Vaňous