

Příloha č. 2

Zvláštní technické podmínky

**Dokumentace pro společné povolení
Projektová dokumentace pro provádění stavby
Dozor projektanta**

**„Doplnění závor na přejezdu P1157 v km
258,615 na trati České Budějovice - Plzeň
hl.n.“**

Datum vydání: 14. 02. 2024

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1 Předmět díla	3
1.2 Rozsah a členění Dokumentace	3
1.3 Umístění stavby	4
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	4
2.1 Podklady a dokumentace	4
2.2 Související podklady a dokumentace.....	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA.....	5
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	6
4.3 Zabezpečovací zařízení	7
4.4 Sdělovací zařízení	10
4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	10
4.6 Železniční svršek a spodek	11
4.7 Nástupiště	12
4.8 Mosty, propustky, zdi	13
4.9 Železniční přejezdy	13
4.10 Ostatní objekty	14
4.11 Zásady organizace výstavby	14
4.12 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů).....	15
4.13 Životní prostředí	15
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	16
5.1 Všeobecně.....	16
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	16
7. PŘÍLOHY.....	17

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve VTP. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
DOSS	Dotčené orgány státní správy
ŽDC	Železniční dopravní cesta
AZI	Autorizovaný zeměměřický inženýr (dříve ÚOZI)
NSZ	Nový stavební zákon - zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění účinném od 1. 1. 2024
AZP	Aktualizace záměru projektu

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět díla

1.1.1 Předmětem Díla „Doplnění závor na přejezdu P1157 v km 258,615 na trati České Budějovice - Plzeň hl.n.“ je:

- a) **Zhotovení Projektové dokumentace pro společné povolení**, která specifikuje předmět Díla v takovém rozsahu, aby ji bylo možno projednat v řízení o povolení záměru, získat pravomocné povolení záměru dle zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, účinného od 1. 1. 2024 (dále jen „NSZ“), včetně notifikace autorizovanou osobou, zajištění výkonu Dozoru projektanta při zhotovení stavby a činnosti koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi a manuálu údržby.
- b) **Zpracování a podání žádosti o vydání povolení záměru** dle NSZ, včetně všech vyžadovaných podkladů, jejímž výsledkem bude vydání povolení záměru. Zhotovitel bude spolupracovat při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci (v případě odevzdání neúplné žádosti, přerušení z důvodů chybějících nebo vadně zpracovaných podkladů se jedná o vadu Díla).
- c) **Zhotovení Projektové dokumentace pro provádění stavby**, která rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět Díla v takovém rozsahu, aby byla podkladem pro výběrové řízení na zhotovení stavby,
- d) **Výkon Dozoru projektanta**.

1.1.2 Dále uváděný pojem „**Dokumentace**“ v těchto ZTP se rozumí zpracování příslušného stupně dokumentace / projektové dokumentace dle povahy Díla.

1.1.3 Cílem díla „Doplnění závor na přejezdu P1157 v km 258,615 na trati České Budějovice - Plzeň hl.n.“ je doplnění závor přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného včetně výměny technologie na přejezdu P1157 v km 258,615 na trati České Budějovice - Plzeň. Úprava přípojky NN pro napájení PZZ, informace o stavu PZZ na JOP Ražice - úprava software. Bude provedena výměna přejezdové konstrukce včetně rekonstrukce žel. svršku a odvodnění v místě přejezdu. Úprava místních poměrů.

1.1.4 Principem navržené investiční akce je zvýšení kvality a bezpečnosti v oblasti železniční dopravy a dosažení vyšší bezpečnosti a spolehlivosti provozu na pozemních komunikacích.

1.2 Rozsah a členění Dokumentace

1.2.1 **Dokumentace ve stupni DUSP** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění (dále „vyhláška č. 499/2006 Sb.“), která bude použita jako dokumentace pro vydání povolení záměru dle NSZ. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P5 směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen „SŽ SM011“).

1.2.2 **Dokumentace ve stupni PDPS** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění (dále „vyhláška 146/2008 Sb.“). V případě, že bude před zahájením prací na PDPS již vydána prováděcí vyhláška pro PDPS dle NSZ, bude PDPS zpracována dle nové vyhlášky. Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P7 směrnice SŽ SM011.

1.2.3 Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, zajištění zpracování veškerých potřebných průzkumů (inženýrskogeologický, stavebně technický, korozní atd.) nezbytných k návrhu technického řešení.

1.2.4 Oba stupně dokumentace (DUSP a PDPS) budou projednány a odsouhlaseny společně.

1.3 Umístění stavby

1.3.1 Stavba bude probíhat na trati č. 190 České Budějovice - Strakonice v úseku Ražice - Čejetice.

1.3.2 Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S632300281
Kraj	Jihočeský
Okres	Písek
Katastrální území	Ražice
Správce	OŘ Plzeň

Údaje o trati

Trafový úsek	Nemanice – Plzeň hlavní nádraží	Nemanice – Plzeň hlavní nádraží
Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	F2	F2
Součást sítě TEN-T	NE	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	220 00	220 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	709B	709B
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	190	190
Číslo traťového a definičního úseku	0401 32	0401 01
Trafová třída zatížení	D3	D3
Maximální traťová rychlost	100 km/h	100 km/h
Trakční soustava	25 kV, 50 Hz.	25 kV, 50 Hz.
Počet traťových kolejí	1	1

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Podklady a dokumentace

- 2.1.1 Dokumentace skutečného stávajícího stavu a podklady od jednotlivých Správ OŘ Plzeň si zhotovitel v rámci plnění předmětu díla zajistí u jednotlivých správ OŘ Plzeň, které je na vyžádání poskytnou.
- 2.1.2 Stávající karta železničního přejezdu P1157 v km 258,615.
- 2.1.3 Metodický pokyn SŽDC MP Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných č. j. 53749/2019-SŽDC-GR-O14 ze dne 30. 9. 2019.

2.2 Související podklady a dokumentace

- 2.2.1 Geodetické a mapové podklady pro DUSP v rozsahu TÚ 0401 km 258,250 – km 260,000 včetně platného ŽBP zajistí Objednatel prostřednictvím SŽG, tj. SŽG poskytne prostřednictvím Objednatele reambulované geodetické a mapové podklady zpracované do hranic dráhy v rozsahu km 258,250 – km 260,000.
- 2.2.2 Případnou aktualizaci či doměření geodetických a mapových podkladů nad rámec podkladů předaných Objednatelem si zajistí Zhotovitel. Tyto případné aktualizace či doměření prováděné po 1.7.2024 budou zpracovány dle M20/MP014.
- 2.2.3 Zbylé části geodetické dokumentace jsou předmětem plnění a zhotovitel si je ocení.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu realizace, případně ve

stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.

- 3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
- a) Opravná práce OŘ Plzeň: Přehled aktuálních opravných prací OŘ Plzeň bude předán při zahájení projekčních prací.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Zhotovitel zpracuje Dokumentaci v souladu s požadavky směrnice SŽ SM011.
- 4.1.2 Zhotovitel díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části z předchozího stupně dokumentace a související dokumentace a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.3 Odstavce 3.4.8, 3.4.15 a 3.4.17 ve VTP/DOKUMENTACE/06/23 se ruší a nahrazují se následujícími odstavci:
- „3.4.8 **Součástí odevzdání Dokumentace ve stupni PDPS k připomínkovému řízení** bude vždy oceněný Soupis prací s výkazem výměr v otevřené formě ve formátu *.XLSM nebo *.XLSX a v elektronické podobě ve formátu *.PDF (viz 3.4.19 těchto VTP) v rozsahu a podrobnostech stanoveném vyhláškou 169/2016 Sb. [46] a Směrnicí SŽDC č. 20 [77].
- 3.4.15 **Definitivní odevzdání oceněného a neoceněného Soupisu prací v Dokumentaci ve stupni PDPS proběhne v otevřené formě ve formátu *.XLSX nebo *.XLSM** a v elektronické podobě v uzavřené formě ve formátu *.PDF (viz 3.4.19 těchto VTP).
- 3.4.17 Zhotovitel se zavazuje k součinnosti s Objednatelem v probíhajícím zadávacím řízení na zhotovení stavby při řešení dodatečných informací, doplnění, či opravě Dokumentace ve stanovených lhůtách tak, aby nedošlo k posunu termínů podání nabídek. V případě potřeby úpravy Soupisu prací v probíhajícím zadávacím řízení na zhotovení stavby Zhotovitel odevzdá opravený Soupis prací Objednateli vždy v oceněné a neoceněné variantě v elektronické podobě v otevřené formě ve formátu *.XLSM nebo *.XLSX a v elektronické podobě v uzavřené formě ve formátu *.PDF (viz 3.4.19 těchto VTP). Na základě těchto úprav v Soupisu prací provede Zhotovitel aktualizaci Dokumentace v rozsahu všech příloh, kterých se tyto změny týkají nejpozději před zahájením zhotovení stavby.“
- 4.1.4 Zhotovitel nebude zpracovávat 3D vizualizace, 3D zákresy vizualizací do fotografií a videokompozice dle kapitoly 9. Vizualizace, zákresy do fotografií a videokompozice VTP/DOKUMENTACE.
- 4.1.5 Zhotovitel v případě jednání s provozovatelem distribuční soustavy GasNet, s.r.o. bude postupovat dle metodického postupu uzavřeného mezi SŽ a GasNet, s.r.o. Metodický postup bude poskytnut Objednatelem na vyžádání.
- 4.1.6 Definitivní předání Dokumentace dle odst. 3.4.18 VTP/DOKUMENTACE/06/23 proběhne na médiu: CD (DVD).
- 4.1.7 Zhotovitel zpracuje vazbu na Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty (JZP ŽDC). Stavové informace (logy), doplňková data a záznamy zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a DDTS budou ukládána v Jednotném záznamovém prostředí železniční dopravní cesty do vybraných užitečných úložných oblastí (UÚO). Při návrhu vazby na JZP ŽDC bude postupováno dle dokumentu „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“ viz příloha č. 7.1.10 těchto ZTP.
- 4.1.8 V celém dokumentu VTP/DOKUMENTACE/06/23 se odkazy na „směrnici MD č. V-2/2012 [57]“ nahrazují odkazem na „Pravidla [57]“. Odkaz [57] v článku 12.2 Platné obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky ČR ve VTP/DOKUMENTACE/06/23 se

nahrazuje následujícím zněním: „[57] Pravidla pro postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, čj.: MD-41709/2023-910/2, Prosinec 2023“.

4.2 Dopravní technologie

4.2.1 Popis stávajícího stavu

- 4.2.1.1 Železniční přejezd P1157 v km 258,615 se nachází v obvodu ŽST Ražice, na trati České Budějovice – Plzeň hl. nádraží, 709B, v úseku Číčenice – Horažďovice předměstí je jednokolejná trať; celostátní dráha, zařazená do systému TEN-T.
- 4.2.1.2 PZZ je typu AŽD AC PZS 3SBI křížící silnici II. tř. č. 140. Silnice spojuje obce Putim a Ražice. V ŽST Ražice na záhlaví směr Čejetice je přejezd s indikací a ovládáním v DK v JOP/DNO Ražice se vzájemnou závislostí mezi PZZ a návěstidly L1, L2, L3, L4, L5, L7, Se9, Se10, Se11, Se13, S.
- 4.2.1.3 Začátek dráhy: Nemanice (km 216,875)
Konec dráhy: Plzeň hlavní nádraží (km 347,321)
- 4.2.1.4 Začátek trati: České Budějovice (km 213,091)
Konec trati: Plzeň hl. nádraží (km 349,094)
- 4.2.1.5 Organizování drážní dopravy dle: SŽ D1 ČÁST PRVNÍ
- 4.2.1.6 Organizace odpovědná za řízení provozu: PO České Budějovice
- 4.2.1.7 Sídlem přednosty provozního obvodu: ŽST České Budějovice
- 4.2.1.8 Trakční soustava: 25 kV/50 Hz AC
- 4.2.1.9 Zábrazdná vzdálenost v úseku: 700 m
- 4.2.1.10 Největší povolená délka vlaku: 634 m
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy): 560 m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy): 220 m
Normativ délky O (vlaky zastávkové): 130 m
- 4.2.1.11 Nejvyšší traťová rychlost v úseku Nemanice I-buděj.zhl - Plzeň hl.n.os.n. [km/h]: 70
- 4.2.1.12 Základní rádiové spojení: GSM-R (Č.Buděj. býv. st.4 - Plzeň hl.n.os.n.)
- 4.2.1.13 Náhradní rádiové spojení: Nevybaveno
- 4.2.1.14 Nouzové spojení: VOS - S12 (Č.Buděj. býv. st.4 - Plzeň hl.n.os.n.); GSM (Č.Buděj. býv. st.4 - Plzeň hl.n.os.n.).
- 4.2.1.15 Organizace dopravního provozu
 - Železniční stanice Ražice leží:
 - v km 258,316 trati 709B České Budějovice – Plzeň hl. nádraží celostátní dráhy; trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná a elektrizovaná trakční soustavou 25kV/50Hz AC;
 - v km 2,624 trati 715C Putim – Ražice celostátní dráhy; trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná a elektrizovaná trakční soustavou 25kV/50Hz AC.
 - ŽST Ražice je řízena místně. Stanoviště výpravčího je v dopravní kanceláři. Pracoviště je obsazeno nepřetržitě. Stanice je přiřazena PO České Budějovice, OSPD Plzeň, OSŘP OŘ Plzeň.
 - Činnosti ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí dle „Zákona č. 266/1994 Sb.“ ve znění pozdějších předpisů plní pracoviště výpravčího (telefon 972 086 281) pro úseky tratí: Protivín (vjezdové návěstidlo S v km 250,900) – Čejetice (vjezdové návěstidlo L v km 264,564).

- 4.2.1.16 Mezistaniční úsek Ražice – Čejetice
- V mezistaničním úseku Ražice – Čejetice se nachází v km 262,128 zastávka Sudoměř u Písku.
- 4.2.1.17 Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie – SZZ – ESA 11 ovládané z JOP. SZZ je obsluhováno místně. SZZ lze obsluhovat z DNO pro nouzové ovládání vybraných prvků ZZ.
- 4.2.1.18 Způsob zabezpečení jízd vlaků v mezistaničním úseku:
- V mezistaničním úseku Ražice – Protivín je TZZ 3. kategorie – automatické hradlo typu AH 88 s oddílovými návěstidly. V mezistaničním úseku jsou počítače náprav.
 - V mezistaničním úseku Ražice – Čejetice je TZZ 2. kategorie – reléový poloautomatický blok RPB 71 doplněný kontrolou volnosti mezistaničního oddílu pomocí kolejových obvodů.
 - V mezistaničním úseku Ražice – Putim je TZZ 3. kategorie – automatické hradlo typu AH 88 bez oddílových návěstidel. V mezistaničním úseku jsou počítače náprav.
- 4.2.1.19 ŽST Ražice je využívána pro pravidelné křižování vlaků. Z ŽST Ražice vede trať 715C do ŽST Putim, která dále pokračuje jako 715A do Písku (Zdice – Protivín) a 702B (Tábor – Písek). ŽST Ražice je jedním z vrcholů trianglu Ražice – Protivín – Putim (Písek).
- 4.2.1.20 Přes ŽST Ražice je provozováno cca 53 vlaků osobní dopravy/24 hod (dohromady v obou směrech), zastoupeny jsou druhy vlaků R, Sp, Os, přičemž trasa České Budějovice – Plzeň vlaky R (ve stanici zastavují pouze o víkendech) a Os, dále přes Ražice vede trasa Strakonice – Tábor vlaků Sp (přes Písek, který dále slouží jako přestupní stanice ve směru Zdice) a Os vlaky. Během víkendů slouží ŽST Ražice jako stanice přestupní ve/ze směru Tábor, kdy nejedou přímé Sp vlaky ze Strakonice do Tábora a opačně, vlaky jedoucí ve/ze směru Tábor jsou vlaky Os v ŽST Ražice výchozí/končí.
- 4.2.1.1 Nákladní doprava je reprezentována cca 12 vlaky (vlaky Nex, Pn, Mn).

4.2.2 Požadavky na nový stav

- 4.2.2.1 ÚŘP OŘ Plzeň požaduje ve shodě s PO České Budějovice vybavit P1157 tlačítkem DKNP se závazáním do SZZ a obsluhou z DK ŽST Ražice (staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie – SZZ – ESA 11 ovládané z JOP, lze obsluhovat z DNO).
- 4.2.2.2 V případě, že stavbou dojde ke změnám parametrů dráhy (např. zvýšení traťové rychlosti) dodat podklady pro konstrukci JŘ (O16) a pro tvorbu ZDD s dostatečným předstihem na odbor technologie OŘ Plzeň.

4.3 Zabezpečovací zařízení

4.3.1 Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1 V současné době je přejezd zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor dle ČSN 34 2650 ed.2 3SBI. Dle předpisu T126 PZZ-AC. Přejezd je osazen dvěma dvojitými výstražníky a jedním jednoduchým. Vlevo před přejezdem ve směru kilometráže je osazena skříň s vnitřní-technologií přejezdu s VTO a skříňkou místního ovládání.
- 4.3.1.2 Přejezd je ovládán pomocí staničního zabezpečovacího zařízení RZZ Ražice.

4.3.2 Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1 Na přejezdu P1157 v km 258,615 bude vybudováno nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 se závorami PZS 3ZBI, reléového typu s elektronickými doplňky. Dle Metodického pokynu „SŽDC MP Konfigurace přejezdových zabezpečovacích

zařízení světelných" (č. j. 53749/2019-SŽDC-GR-O14 ze dne 30. 9. 2019) bude přejezd zabezpečen PZS s celými závory.

- 4.3.2.2 Přejezdové zabezpečovací zařízení musí vyhovovat platné legislativě, tj. především Zákonu o pozemních komunikacích, ČSN 34 2650 ed.2 a ČSN 73 6380 z roku 2020 a Zákonu o pozemních komunikacích.
- 4.3.2.3 Přesný počet výstražníků a závor bude upřesněn v rámci Rozhodnutí DÚ o změně a rozsahu zabezpečení tak, aby bylo zajištěno pokrytí vyzářovacími poli výstražníků všech komunikací zaústěných do prostoru přejezdu.
- 4.3.2.4 Na přejezdu budou osazeny nové výstražníky s pohony závor s nedřevěnými břevny závor umístěnými souběžně s traťovou kolejí. Závory budou v maximální délce do 7 m.
- 4.3.2.5 V rámci stavby budou použita kompozitní závorová břevna s LED břevnovými svítilnami. Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami a výstražníky v LED provedení u typu PZS, u kterých jsou LED svítilny schváleny. Výstražné kříže s délkou ramen 1200 mm budou bez žlutozeleného fluorescenčního zvýraznění.
- 4.3.2.6 Úhly směřování světla jednotlivých výstražníků budou vyřešeny v rámci zpracované projektové dokumentace z hlediska zajištění rozhledových poměrů na výstražníky pro řidiče silničního vozidla dle znění ČSN 73 6380.
- 4.3.2.7 Umístění výstražníků musí respektovat dopravní prostor pozemní komunikace (silnice) a musí zajistit pokrytí všech komunikací zaústěných do prostoru přejezdu. Současně musí být řešeny i účelové komunikace nebo sjezdy na pozemky, které se nachází v blízkosti přejezdu.
- 4.3.2.8 Je nutné zajistit dodržení minimální a maximální potřebné vzdálenosti nejbližších částí výstražníků nebo jejich nosné konstrukce od zpevněné části krajnice komunikace nebo vozovky a od osy koleje s dodržením jejich viditelnosti ze všech příjezdových komunikací.
- 4.3.2.9 Zároveň je třeba prověřit případné doplnění dopravního značení na přilehlých komunikacích (PČR DI a SSÚ). V případě osazování dopravních značek je nutné značky osadit tak, aby nedošlo k narušení viditelnosti výstražníků dle ČSN 73 6380.
- 4.3.2.10 DIO bude projednána výměna svislých dopravních značek A30 za A29.
- 4.3.2.11 V případě návrhu PZS se 4kvadrantovými závory musí být vždy prověřeno použití postupného (sekvenčního) sklápění závor. Přitom se pro výpočet předzváněcí doby pro přejezdy s pohybem chodců vždy použije výpočet podle bodu 5a) části B) dopisu čj. 3867/2017-SŽDC-O14. V případě negativního výsledku prověření použití postupného (sekvenčního) sklápění závor musí být tato skutečnost, včetně souvisejících důvodů, uvedena v Projektové dokumentaci.
- 4.3.2.12 Návrh použití břevnových svítilen bude posouzen s ohledem na konkrétní situaci na přejezdu (dopravní moment, přehlednost pozemní komunikace, množství rušivých vlivů) - viz dopis O14 čj. 22098/2020-SŽ-GR-O14 a dokument „Dočasné požadavky na břevnové svítilny pro akce OŘ“ (stav 26. 3. 2020). Výsledek posouzení, včetně souvisejících důvodů, bude uveden v Projektové dokumentaci.
- 4.3.2.13 Při vyhodnocení poruchy svícení břevnových svítilen musí být indikován nouzový stav PZS.
- 4.3.2.14 Porucha břevnových svítilen nesmí ovlivnit správnou funkci ostatních částí PZS.

- 4.3.2.15 Vzhledem k umístění přejezdu v intravilánu bude PZS vybaveno zvukovou signalizací pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004 a závory budou doplněny doplňkem břevna ZSH (zábrana slepecké hole) dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.
- 4.3.2.16 Vzhledem k blízkosti bytové výstavby bude přednostně zvolena taková konfigurace prvků výstrahy, aby při sklopení břevna závor došlo k vypnutí akustické signalizace. Zároveň bude PZS vybaveno automatickým snížením úrovně akustické výstrahy v nočních hodinách.
- 4.3.2.17 PZS vybavit stavovou a měřicí diagnostikou staženou do LDS ŽST Ražice. Ovládání přejezdu bude zachováno z RZZ ŽST Ražice pomocí stávajících kolejových obvodů a počítačů náprav.
- 4.3.2.18 Technologie zařízení bude reléového typu s elektronickými doplňky shodného s ostatními přejezdy v dané oblasti.
- 4.3.2.19 Technologická část zařízení PZS bude umístěna do nového betonového, zatepleného a temperovaného technologického objektu se sedlovou střechou. Dveře technologického objektu budou osazeny dveřním kontaktem pro budoucí zapojení do DDTS.
- 4.3.2.20 Technologický objekt bude umístěn tak, aby vyhověly rozhledové poměry na přejezdu dané normou ČSN 73 6380 pro Vž = 10 km/h. Kolem technologického objektu bude vybudovaná zpevněná plocha, která zabrání prorůstání travin v minimální šíři 1 m (doporučené jsou 2 m).
- 4.3.2.21 U přejezdu umístit sdruženou skříňku s MO, VTO a elektrickým rozvaděčem.
- 4.3.2.22 Napájení přejezdu bude z RZZ ŽST Ražice za oddělovacím transformátorem. Napájení bude zálohováno akumulátorovou baterií s životností min. 20 let, s volnou hladinou elektrolytu a řízeným jednofázovým dobíječem.
- 4.3.2.23 Dveře technologického objektu budou umístěny tak, aby byla přímá viditelnost na přejezd P1157.
- 4.3.2.24 Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích budou využity stávající počítače náprav a kolejové obvody SZZ Ražice. V případě potřeby budou využity kolejové obvody z PZS km 260,340 (P1158). Přesné místo bude určeno na základě výpočtu projektanta.
- 4.3.2.25 Pro všechny výstražníky bude vybudována nová kabelizace, která bude kabelově oddělena pro ovládání světla, ovládání závor a napájení pohonů závor.
- 4.3.2.26 Nová kabelizace pro PZS bude provedena dle platných norem, předpisu SŽ S4 Železniční spodek, TKP staveb v platném znění a bude přednostně umístěna na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace. Při křížení kabelizace s komunikací, nebo kolejí bude kabelizace prováděna řízeným protlakem. Zemniče musí být uloženy v samostatné kabelové rýze (nesmí být uloženy do společné kynety s kabely zajišťujícími provoz zabezpečovacího zařízení).
- 4.3.2.27 Základy výstražníků s pohony závor budou umístěny v nových polohách a u výstražníků se špatným přístupem pro údržbu budou zřízeny servisní plošiny.
- 4.3.2.28 Součástí stavby bude i demontáž veškerých zbytných vnějších a vnitřních prvků rekonstruovaného PZS.
- 4.3.2.29 V rámci projektové dokumentace je nutné zpracovat tabulku přejezdu a situační schéma PZZ, provést úpravu závěrové tabulky včetně situačního schéma ŽST Ražice, vše s odpovídajícím schválením.
- 4.3.2.30 Zpracovat KSU a TP respektující platné normy a předpisy v celé ŽST Ražice a pokud dojde ke změnám i v traťovém úseku Ražice – Čejetice (typicky posun izolovaných styků nebo snímačů počítačů náprav pro spouštění přejezdu)

zpracovat i KSU a TP tohoto úseku (bez této dokumentace není možné stavbu realizovat). KSU a TP se posuzuje v celém uceleném úseku, není možné se omezit pouze na prostor dotčený stavbou.

- 4.3.2.31 Podklad ve formátu DWG pro ŽST Ražice není k dispozici. K dispozici je pouze papírová forma a scan papírového KSU a TP v obrázkové formě vložený do DWG dokumentu, tzn. je nutno KSU a TP celé ŽST Ražice zpracovat a nakreslit do otevřeného formátu (DWG) a vytvořit tím zcela novou dokumentaci. Přelepky, výřezy, aj. do/z původního KSU a TP jsou neakceptovatelné! Ověření a zavedení do používání se vztahuje na celý úsek.
- 4.3.2.32 Podklad ve formátu DWG pro KSU a TP v úseku Ražice – Čejetice je k dispozici.
- 4.3.2.33 Veškeré prvky zabezpečovacího zařízení situovat přednostně mimo POTV. Ukolejnění prvků zabezpečovacího zařízení v POTV (výstražníky, návěstidla) řešit z důvodů zvýšení ochrany ZZ pomocí nepřímého ukolejnění přes průrazku s opakovatelnou funkcí (zpravidla 500 V).
- 4.3.2.34 Technologický objekt přejezdu, resp. skříň ZZ dle typu PZZ umístit mimo POTV (tzn. více než 3 až 5 m od osy koleje dle poloměru oblouku + respektovat výběhy kotvení TV, pevné body TV, napájecí, zesilovací, obcházecí, aj. vedení zasahující do pantografové oblasti, aj., které prostor POTV rozšiřují) a zároveň za hranici současného dosahu obou rukou (více než 2,5 m) proti neživým částem trakčního vedení, tzn. mimo dosah trakční podpěry, a to nejen pro technologický objekt, ale i pro ostatní prvky ZZ v kolejišti (typicky výstražníky).
- 4.3.2.35 Dodržovat normové vzdálenosti živých částí trakčního vedení od výstražníků se závorou i bez, aj., tzn. minimálně 1,5 m. Tyto vzdálenosti přeměřit a protokolárně doložit.
- 4.3.2.36 Pokud budou řešeny atmosférické ochrany jednotlivých prvků zabezpečovacího zařízení (např. vodivé propojení jednotlivých prvků ZZ na společné uzemnění v jednom bodě, zkratovací propojky do vzdálenosti 20 až 40 m od snímačů počítačů náprav na obě strany), je obecně potřeba dbát na to, aby byly ukolejněny pouze prvky ZZ v POTV a to zpravidla samostatně (v nezbytně nutných případech skupinově) a nevznikaly tím v souvislosti s atmosférickými ochranami obchozí cesty zpětných trakčních proudů a nebo byly ukolejněny prvky ZZ mimo POTV. Ukolejnění musí být pohledem kontrolovatelné. Tato problematika musí být před realizací stavby bezpodmínečně vyjasněna!
- 4.3.2.37 Nepropojovat prvky zabezpečovacího zařízení v POTV s ostatními prvky v kolejišti v POTV do skupinového ukolejnění.
- 4.3.2.38 V prostoru přejezdu se nachází obcházecí vedení a výběh kotvení TV, který rozšiřuje POTV. Z důvodu zmenšení tohoto prostoru příp. posunout izolátory výběhu kotvení TV co nejblíže k ose koleje tak, aby prvky ZZ byly spolehlivě mimo POTV. Přejezd se nachází na okraji oblouku, tzn. bude potřeba počítat s rozšířením POTV (parametr X).

4.4 Sdělovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 V zájmovém území se nachází síť ve správě SŽT.
- 4.4.1.2 Přejezd je vybaven telefonním objektem umístěným na reléové skříni.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 U technologického objektu bude zřízen nový VTO zapojený do traťového telefonního okruhu. Společně s tímto bude na technologickém objektu zřízena skříňka místního ovládání. Pro VTO použít stávající kabelizaci.

- 4.4.2.2 V rámci stavby bude doplněna kabelizace a HDPE trubky v rozsahu dle platných TKP a dle směrnice SŽ TS1/2022-SZ (kabelizace bude nová pouze z ŽST k přejezdu).
- 4.4.2.3 Požadujeme provést ochranu stávajících kabelů, pokud dojde k jakékoliv manipulaci, žádáme o informování pracovníků servisní organizace SŽT ČD-Telematika v dostatečném předstihu.
- 4.4.2.4 U přechodů komunikací a kolejíšť požadujeme založení chrániček s dostatečnou dimenzí a kapacitní rezervou pro uložení 3 HDPE, TK a ostatní kabeláže SŽ. Na koncích požadujeme osazení kabelového objektu (SiS) a napojení na stávající kabeláž.
- 4.4.2.5 V rámci dokumentace požadujeme zpracování kabelové knihy.
- 4.4.2.6 V případě umělých staveb požadujeme v rámci objektu zajištění kabelovodu nebo kabelového žlabu pro kabelové sítě SŽ.

4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 P1157 v km 258,615 je napájen z RZZ Ražice.
- 4.5.1.2 Odběrné místo má samostatný elektroměr s hlavním jističem 3x63 A.
- 4.5.1.3 ŽST Ražice leží na elektrifikované trati České Budějovice - Plzeň. V místě stavby jsou všechny koleje elektrizovány jednofázovou trakční proudovou soustavou o střídavém napětí 25 kV/50 Hz.
- 4.5.1.4 Při provádění prací v těsné blízkosti železniční tratě je nutno dodržet veškerá opatření vyplývající z ustanovení ČSN 34 1500 ed. 2 Předpisy pro elektrická trakční zařízení a TNŽ 34 3109 Práce na elektrických zařízeních a vedení.
- 4.5.1.5 Napájení zabezpečovacího zařízení přejezdu P1157 je vedeno z reléové místnosti a kabel je v majetku SSZT České Budějovice.
- 4.5.1.6 V místě stavby se nacházejí podzemní kabelové sítě ve správě SEE Plzeň.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 V koordinaci se všemi projekčními složkami umísťovat kovové části a zařízení, která by musela být chráněna ukolejněním, pokud možno mimo POTV.
- 4.5.2.2 Dodržovat normové vzdálenosti živých částí trakčního vedení od návěstidel, přejezdníků, stožárů osvětlení, výstražníků na přejezdu se závorou i bez, aj., tzn. minimálně 1,5 m.
- 4.5.2.3 SEE Plzeň požaduje, aby projektant železničního svršku vypracoval přesné zaměření změn geometrické polohy koleje v zájmovém území stavby, toto zaměření předal autorizovanému projektantovi trakčního vedení, který na tomto základě zpracuje posouzení, zda budou nutné úpravy trakčního vedení a ukolejnění, a zda bude nutné zpracování projektu úprav trakčního vedení a ukolejnění v samostatném SO. Tento samostatný objekt musí být předán správci trakčního vedení k připomínkování. Rozsah úprav TV musí být v celém rozsahu úpravy kolejí, včetně přilehlých částí.
- 4.5.2.4 Na případné úpravy trakčního vedení a ukolejnění musí být v harmonogramu prací nepřetržitě výluky vymezen dostatečný čas, přičemž úpravy musí provádět odborná firma s oprávněním pro činnosti na trakčním vedení a ukolejnění.
- 4.5.2.5 V harmonogramu prací musí být vyčleněn dostatečný čas i pro správce TV, ke kontrole a regulaci TV v celém rozsahu výluky, před ukončením výluky.
- 4.5.2.6 Upozorňujeme, že v případě změn v KSU a TP je potřeba změnit KSU a TP v daném rozsahu, který určí správce KSU a TP (SSZT České Budějovice).

4.5.2.7 V rámci napájení bude navržena zásuvka pro mobilní náhradní zdroj.

4.6 Železniční svršek a spodek

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Železniční přejezd P1157 se nachází v km 258,615 trati Gmünd NÖ (ÖBB) – Plzeň hl. n., v úseku Ražice - Čejetice, v přechodnici k oblouku o poloměru 654 metrů. Trať zde kříží silnice II. třídy č. 140 Písek – Bavorov. Úhel křížení přejezdu a komunikace je 75°.
- 4.6.1.2 Stávající železniční svršek v dotčeném úseku tvoří kolejnice tvaru „S49“ na betonových pražcích SB8 (km 258,605 – 259,108). Upevnění v celém úseku je žebrové tuhé. Rozdělení pražců v celém úseku je „e“. Kolejnice v úseku km 258,605 – 258,635 byly vloženy nové v roce 2004, v úseku km 228,635 – 259,108 v roce 2018 užití, rok výroby 1991. Pražce byly vloženy užití v roce 2018, rok výroby je 1990. Kolej v celém úseku je bezстыková.
- 4.6.1.3 Přejezd je umístěn v přechodnici, v těsném sousedství vjezdové výhybky č. 23 ŽST Ražice. Výhybka č. 23 je typu JS49 1:11-300 LI na dřevěných pražcích. Začátek (styk výměnové části) výhybky je v km 258,605. V km 258,611 je začátek přechodnice (km 258,611 – 258,636), následuje oblouk o poloměru 654 m (km 258,636 – 258,684, délka 48 m, D=59 mm) a přechodnice (km 258,684 – 258,720). V oblouku je z důvodu nedostatku převýšení snižena rychlost na 80 km/h.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Bude provedena rekonstrukce železničního svršku od začátku výhybky (km 258,605) až do konce oblouku (km 258,720). Železniční svršek bude tvořen novými kolejnicemi 49E1 na betonových pražcích (délka min. 260 cm, hmotnost min. 300 kg, např. B91S), upevnění pružné, rozdělení pražců „u“. V místě konstrukce železničního přejezdu budou použity upevňovací s antikorozií úpravou.
- 4.6.2.2 Rekonstrukci žel. svršku v oblouku je nutno provést tak, aby byl odstraněn propad rychlosti z důvodu nedostatku převýšení (max. traťová rychlost 100 km/h, km 258,621 – 258,720 rychlost 80 km/h).
- 4.6.2.3 V celém úseku bude vyčištěno a částečně odtěženo kolejové lože. Kolejové lože bude odtěženo do hloubky min. 30 cm pod úložnou plochu pražců, plán bude zhutněn a kolejové lože bude doplněno novým štěrkem.
- 4.6.2.4 Bude provedena úprava GPK v celém oblouku od km 258,611 do km 258,720. Parametry koleje budou stanoveny správcem prostorové polohy koleje – SŽG.
- 4.6.2.5 Celý rekonstruovaný úsek bude svařen, přičemž bude obnovena stávající bezстыková kolej dle podmínek stanovených předpisem SŽDC S3/2.
- 4.6.2.6 Pojízdna hrana a temeno kolejnice v místě svaru musí plynule navazovat, aby při jízdě drážního vozidla nevznikaly dynamické rázy.
- 4.6.2.7 Kolejové lože v místě železničního přejezdu bude zapuštěné.
- 4.6.2.8 V místě přejezdu bude provedena kompletní výměna štěrkového lože a sanace železničního spodku. Návrh konstrukce ZKPP bude proveden na základě inženýrskogeologického průzkumu. Zemní plán bude proveden v jednostranném sklonu 5%.
- 4.6.2.9 Sanace nesmí v žádném případě zasáhnout pod výhybku č. 23.
- 4.6.2.10 Součástí sanace žel. spodku bude odvodnění zemní plně, které bude svedeno do trativodu a ten bude vyveden do příkopu. Definitivní způsob odvodnění bude stanoven při místním šetření na místě samém.

- 4.6.2.11 Celý výše uvedený rekonstruovaný úsek bude rozdělen na dva stavební objekty:
- SO - od km 258,605 do km 258,655 - bude zhotoven v rámci investiční stavby „Doplnění závor na přejezdu P1157 v km 258,615 na trati České Budějovice - Plzeň hl.n.“
 - SO - od km 258,655 do km 258,720 - bude zhotoven v návaznosti na koordinovanou opravnou práci Správy tratí České Budějovice „Výměna kolejnic a pražců v úseku Ražice – Čejetice km 258,605 – 258,720“
- 4.6.2.12 Následné podbití bude provedeno 6 – 13 měsíců od uvedení stavby do provozu.
- 4.6.2.13 Všechny práce budou provedeny v souladu s ustanovením předpisů SŽDC S3 a SŽ S4.

4.7 Mosty, propustky, zdi

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 Propustek ev. km 258,616 železobetonový deskový (zabetonované kolejnice), kolmá světlost otvoru 0,50 m, výška propustku 1,0 m, výška lože 0,35 m, šířka objektu 10,2 m. Rok výstavby 1917.
- 4.7.1.2 Do propustku je zaústěn levý i pravý příkop. Oba příkopy jsou odlážděny.
- 4.7.1.3 Z obou stran propustku je napojena obecní kanalizace obce Ražice DN500 se šachtami.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Provést průzkum stavu propustku a navrhnout řešení.
- 4.7.2.2 Opravit betonové povrchy (chodníky nad propustkem).
- 4.7.2.3 Stavbou nesmí dojít k porušení propustku. Původní konstrukce propustku zachovat a dodržet minimálně stávající výšku kolejového lože.
- 4.7.2.4 V rámci stavby bude provedeno vyčištění přilehlých příkopů v délce 30 m.

4.8 Železniční přejezdy

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 Stávající konstrukce železničního přejezdu je pryžová typu STRAIL. Kolejnicový žlábek je pryžový. Přejezdová konstrukce byla vložena v roce 2004 a již vykazuje značné opotřebení.
- 4.8.1.2 Stavební délka přejezdové konstrukce je 12,6 m.
- 4.8.1.3 Přejezd je umístěn na začátku přechodnice k oblouku o poloměru 654 m. Trať v místě přejezdu ve směru staničení stoupá 4,15‰.
- 4.8.1.4 Svršek v místě přejezdu tvoří kolejnice S49 s upevněním žebrovým tuhým a betonové pražce SB8 s rozdělením 60 cm. Kolej je bezстыková.
- 4.8.1.5 Vlevo ve směru staničení je v komunikaci umístěna prahová vpust'. Zachycená voda je svedena do drážního příkopu.
- 4.8.1.6 Na konci přejezdu ve směru kilometráže je přes přejezd veden chodník pro pěší.

4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 V rámci stavby bude provedena demontáž stávající přejezdové konstrukce a vložena nová plastbetonová konstrukce s plastbetonovými závěrnými zídkami. Závěrné zídky budou uloženy minimálně ve vzdálenosti 2200 mm od osy koleje. Levá závěrná zídka bude vložena s integrovanou prahovou vpustí.

- 4.8.2.2 Levá závěrná zídka bude vložena s integrovanou prahovou vpustí. Konce integrované prahové vpusti budou upraveny tak, aby prahovou vpust bylo možné čistit takovou vodou.
- 4.8.2.3 Stávající chodník na přejezdu bude zachován, chodníková přejezdová konstrukce pro pěší bude od silniční přejezdové konstrukce odlišena barevným provedením.
- 4.8.2.4 Všechny stavební úpravy budou provedeny v souladu s ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, předpisem SŽ S4/4 „Železniční přejezdy“ a vzorovým listem železničního spodku Ž11 „Železniční přejezdy a přechody“.

4.8.3 Pozemní komunikace

- 4.8.3.1 V rámci projektové přípravy požadujeme prověřit možnost upravit přejezd tak, aby úhel došlo ke zmenšení úhlu křížení železniční trati železničního přejezdu a komunikace.
- 4.8.3.2 Komunikaci požadujeme upravit tak, aby podélný sklon komunikace u železničního přejezdu byl $\pm 3\%$ v délce minimálně 30 m. (viz ČSN 73 6380 čl. 5.2.6)
- 4.8.3.3 Konstrukční vrstvy komunikace vně závěrných zídek budou provedeny v souladu s ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, vzorovým listem Ž11 „Železniční přejezdy a přechody“ a TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ včetně zazubení.
- 4.8.3.4 Nové povrchy silniční komunikace budou navrženy v takovém rozsahu, aby niveleta komunikace plynule navazovala na přilehlé úseky dle ČSN 73 6380 a ČSN 73 6101.
- 4.8.3.5 Spáry napojení ABS povrchů i závěrných zídek budou proříznuty a zality pružnou modifikovanou zálivkou.
- 4.8.3.6 Vlevo trati bude do komunikace vložena samostatná monolitická prahová vpust z polymerbetonu pro zatížení F900. Zachycená voda bude svedena do levého příkopu nebo do propustku v km 258,616.
- 4.8.3.7 Na oba konce prahové vpusti budou vloženy čistící kusy, aby bylo možno prahovou vpust čistit tlakovou vodou.

4.9 Ostatní objekty

- 4.9.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro zhotovení 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.
- 4.9.2 V rámci zpracování dokumentace požadujeme zjistit počet a druh inženýrských sítí, jejich dotčení stavbou a navrhnout jejich případné přeložení.

4.10 Zásady organizace výstavby

- 4.10.1 U nutných výluk požadujeme přijmout takovou technologii prací, která přinese co největší zkrácení výlukových prací a co nejmenší rozsah výluk drážní dopravy. Výlukové práce požadujeme realizovat ideálně v zákrytu jiných výlukových prací.
- 4.10.2 Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.10.3 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí koleje, popř. ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku, v daném stavebním postupu - časovém období.
- 4.10.4 V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí/ZZ:

- a) délka trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u významných denních nebo nočních výluk zastavujících provoz);
 - b) vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky/návěstidlem/kilometricky);
 - c) činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ) a zajištění jízd vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích;
 - d) při všech změnách stavu je nutno přesně specifikovat rozsah funkčnosti ZZ;
 - e) stručný rozsah prací;
 - f) počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout, a vyčíslení finanční náročnosti NAD;
 - g) přístup mechanizace;
 - h) přístup mechanizace na staveniště.
- 4.10.5 V dokumentaci budou vyznačeny předpokládané plochy zařízení staveniště, nutné pro výstavbu jednotlivých SO a PS, vytipovány přípojné body elektrické energie, telefonu, vody popř. plynu včetně řešení nutného sociálního zázemí pro pracovníky. Podmínky napojení na inženýrské sítě pro účely zařízení staveniště budou předběžně projednány se správcí sítí.

4.11 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů)

- 4.11.1 Geodetické a mapové podklady splňující TKP staveb státních drah v rozsahu TÚ 0401 km 258,250 – 260,000 včetně geodetického zaměření a platného ŽBP zajistí Objednatel prostřednictvím SŽG. SŽG má aktuálně k dispozici v daném úseku mapové podklady do hranic dráhy vyhotovené SŽG v období 08/2017 až 03/2018, které vyhovují TKP staveb státních drah, ale nejsou v souladu s aktuálním předpisem SŽ M20/MP005. Před jejich poskytnutím Zhotoviteli prostřednictvím Objednatele provede proto SŽG reambulaci a převedení podkladů do aktuálního datového modelu.
- 4.11.2 Geodetická část dokumentace pro vydání společného povolení bude zpracována v souladu s VTP/DOKUMENTACE/06/23, kap. 10 „Požadavky na zpracování geodetické dokumentace“.
- 4.11.3 Zhotovitel je povinen vyřešit napojení nového směrového a výškového řešení osy koleje na všechny navazující úseky trati. V celé řešené lokalitě (km 258,250-260,000) platí nestavební projekt prostorové polohy koleje vyhotovený spol. s r.o. Sagasta v květnu 2019. SŽG poskytne Zhotoviteli prostřednictvím Objednatele na vyžádání uvedený projekt PPK. Dle odst. 3.2.12 VTP/DOKUMENTACE/06/23 zajistí Zhotovitel prostřednictvím ÚOZI Objednatele kontrolu řešení PPK. Návrh řešení PPK požaduje SŽG zaslat v dostatečném časovém předstihu před odevzdáním kompletní dokumentace k připomínkovému řízení
- 4.11.4 Zbýlé části geodetické dokumentace jsou předmětem plnění a zhotovitel si je ocení.

4.12 Životní prostředí

- 4.12.1 Součástí Dokumentace bude zpracovaná kapitola Environmental, Social and Governance (dále jen „ESG“), kde bude uvedena přehledná tabulka tzv. Environmental and Social plan s uvedenými požadavky na evropské standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti (dále jen „ESRS“). Součástí bude i vyhodnocení předmětných rizik v souladu s ESRS. Předmětná kapitola bude konzultována s garantem na ŽP Objednatele.
- 4.12.2 V případě jednání Zhotovitele s orgány ochrany přírody, Zhotovitel vždy přizve specialistu životního prostředí Objednatele.
- 4.12.3 Dokladová část bude obsahovat kapitolu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části. Součástí bude mj. odůvodněné stanovisko orgánu ochrany přírody dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny k lokalitám NATURA 2000 a vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí.
- 4.12.4 Součástí projektové dokumentace bude návrh na postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály, aby bylo maximalizováno jejich opětovné použití a navrhnout

nakládání s vedlejšími produkty, stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace v souladu se směrnici SŽ SM 096, čl. 9, v platném znění. V soupisu prací a rozpočtu bude kapitola bourací práce - odpady zahrnovat nejen jednotlivé položky množství materiálu a jeho likvidace nebo recyklace, ale také položku: Zpracování závěrečné zprávy odpadového hospodářství stavby dle SŽ SM 096.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1 Všeobecně

- 5.1.1 Projektant bude přednostně situovat celou stavbu na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace, nelze-li toto splnit, pak na pozemcích v majetku ČD a.s. Umístění stavby na pozemcích jiných vlastníků je možné až po odsouhlasení Správy železnic, státní organizace na základě opodstatněného návrhu projektanta ještě před použitím cizího pozemku.
- 5.1.2 Budou dořešeny majetkoprávní věci - uvedení hranic pozemků do souladu se Zákonem o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. v platném znění, § 14, odst. 2, písmeno c): „Součástí ani příslušenstvím dálnice, silnice a místní komunikace nejsou úrovněové přejezdy drah bez závor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje a úrovněové přejezdy drah se závorami ve vzdálenosti mezi závorami, zařízení k zabezpečení přejezdů drah, kolejový svršek tramvajové a železniční dopravy v úrovni vozovky do vzdálenosti 0,5 m od vnější hrany kolejnice, samostatná tělesa drah.
- 5.1.3 Pokud stavba bude situována na pozemky ČD a.s., bude přednostně respektována hranice UMVŽST (tzn. na pozemky, které budou převedeny do vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace.). Součástí dokumentace bude situace se zákresem SO a PS v katastrální mapě s barevným rozlišením pozemků ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace, pozemků ČD a.s., určených k převodu do vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace, pozemků ČD a.s. a ostatní pozemky).
- 5.1.4 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla (projektováním):
- Předpokládaná délka kolejové výluky a úplné silniční uzavírky je 28 dní nepřetržitě v roce 2025.
 - V projektové dokumentaci bude navrženo DIO, odsouhlaseno PČR a projednáno se Silničním správním úřadem.
- 5.1.5 Dílčí odevzdání Dokumentace bude oproti odstavci 3.4.1 VTP/DOKUMENTACE/06/23 odevzdáno pouze v elektronické podobě v počtu 2 x CD (DVD).

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým vnitřním dokumentům a předpisům a typové dokumentaci na webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“ (<https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitri-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy>) a **<https://typdok.tudc.cz/> v sekci „archiv TD“**.

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 techniky a diagnostiky
Odbor servisních služeb, OHČ**

Jeremenkova 103/23
779 00 Olomouc

nebo e-mail: typdok@spravazeleznici.cz

kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782

Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Dopis O14 čj. 3867/2017-SŽDC-O14
- 7.1.2 Dopis O14 čj. 22098/2020-SŽ-GŘ-O14 a dokument „Dočasné požadavky na břevnové svítilny pro akce OŘ“
- 7.1.2.1 Příloha k dopisu O14 22098-2020-SŽ-GŘ-O14
- 7.1.3 Evidencni_list_P1157
- 7.1.4 Situacni_vykres_-_1202321096.pdf_[SZ_-_SZT_-_Dokumentace_a_evidence]
- 7.1.5 Specificke_podminky_CD-T.pdf_[SZ_-_SZT_-_Dokumentace_a_evidence]
- 7.1.6 Vedeni_SZT.pdf_[SZ_-_SZT_-_Dokumentace_a_evidence]
- 7.1.7 Vseobecne_podminky_SZT_2023_04.pdf_[SZ_-_SZT_-_Dokumentace_a_evidence]
- 7.1.8 Vyjadreni_-_1202321096.pdf_[SZ_-_SZT_-_Dokumentace_a_evidence]
- 7.1.9 Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC, v. 1.00 – 07/2022

Vypracoval: Miroslav Úlovec

Dne: 14. 02. 2024

Dne: 14. 02. 2024

Schválil:

Ing. Karel Týr
náměstek ředitele OŘ Plzeň pro techniku