



*Správa železniční dopravní cesty*

**Příloha č. 3 c)**

## **ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

### **ZÁMĚR PROJEKTU A PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE STAVBY VČETNĚ OZNÁMENÍ EIA**

**„Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN,  
1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“**

Datum vydání: 16. 8. 2016



**Spolufinancováno Evropskou unií**  
Nástroj pro propojení Evropy

## OBSAH

<b>1.</b>	<b>SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1.	PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2.	HLAVNÍ CÍLE STAVBY.....	4
1.3.	MÍSTO STAVBY.....	5
1.4.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ) .....	5
<b>2.</b>	<b>PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....</b>	<b>6</b>
2.1.	ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ (PŘÍLOHY ZADÁVACÍ DOKUMENTACE) .....	6
<b>3.</b>	<b>KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI .....</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>7</b>
4.1.	VŠEOBECNĚ.....	7
4.2.	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	8
4.3.	ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	9
4.4.	ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	9
4.5.	DÁLKOVÁ DIAGNOSTIKA DDTS ŽDC .....	10
4.6.	SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....	11
4.7.	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	13
4.8.	OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	15
4.9.	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY.....	15
4.10.	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	17
4.11.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (ČÁSTI VLIV STAVBY NA ŽP A OZNÁMENÍ EIA) .....	17
<b>5.</b>	<b>SPECIFICKÉ POŽADAVKY .....</b>	<b>18</b>
<b>6.</b>	<b>SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>19</b>

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je zpracování záměru projektu (dále jen ZP), přípravné dokumentace (dále jen PD), oznámení EIA (dále jen dokumentace). Zároveň zhotovitel poskytne podklady a nezbytnou součinnost pro zpracování „Provozně technické studie trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN“ podle čl. 4.1.6.
- 1.1.2. Při zpracování PD bude zhotovitel vycházet ze schválené Studie proveditelnosti (dále jen SP) „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice“. Varianta schválená Centrální komisí ministerstva dopravy (dále jen CK MD) je označena jako 4e, byla doplněna při schvalovacím procesu SP v CK MD o podmínky viz příloha podle čl. 2.1.
- 1.1.3. Součástí díla je kompletní projednání dokumentace v požadovaném rozsahu pro resortní schválení ZP a PD, součinnost při schvalovacích procesech, dále pak zpracování a podání žádosti o územní řízení na základě plné moci udělené objednatelům a součinnost se stavebním úřadem v územním řízení až po nabytí právní moci územního rozhodnutí.
- 1.1.4. Zhotovitel PD navrhne a s vlastníky pozemků a nemovitostí dotčených stavbou projedná způsob majetkoprávního vypořádání. Náplní zakázky je dále zpracování veškerých podkladů pro resortní schválení ZP a PD.
- 1.1.5. Práce zhotovitele bude ukončena resortním schválením PD a po předchozím získání pravomocných územních rozhodnutí pro umístění stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“, (dále jen 1. stavba) místně příslušnými stavebními úřady. Veškeré správní poplatky a další nezbytné výdaje spojené se získáním tohoto územního rozhodnutí až po nabytí právní moci budou součástí plnění této zakázky a budou tedy plně hrazeny zhotovitelem dokumentace.
- 1.1.6. Dokumentace bude obsahovat technicky nejvýhodnější řešení stavby, které bude splňovat veškeré legislativní a normativní požadavky, jakož i požadavky resortních předpisů a směrnic SZDC, a stanoví přesně celkové investiční náklady stavby v intencích ekonomické efektivity.
- 1.1.7. Dokumentace bude mimo jiné obsahovat dokladovou část s kompletními obsahovými náležitostmi stanovenými pro podání žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby v souladu s požadavkem vyhlášky č.503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu (dále jen Vyhl. 503 ÚR) dle Přílohy č. 1 část B v souladu s ustanoveními §84 a následujících zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (dále jen SZ). Závazná stanoviska nebudou obsahovat záporná stanoviska ani pro zadavatele nepřijatelné nevypořádané podmínky, tyto musí být vypořádány před vydáním závazného stanoviska. Dále bude obsahovat vyjádření všech účastníků územního řízení - dotčených vlastníků pozemků, dotčených osob a orgánů, včetně vyjádření vlastníků resp. správců veřejné dopravní a technické infrastruktury. Součástí dokladové části bude rovněž souhrnné stanovisko územně příslušného OŘ Plzeň ke zpracované dokumentaci a dále stanoviska odborů GR-SZDC a GR-ČD stanovených VTP/PD/03/15 čl. 2.3.
- 1.1.8. Rozpočet PD stavby bude zpracován dle Směrnice generálního ředitele SZDC č.20/2004 v aktuálním znění. Dojde-li k dodatku, změně či vydání nové směrnice, bude zhotovitel tyto změny respektovat.
- 1.1.9. V průběhu prací si zhotovitel PD zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami. Stejným způsobem si v případě potřeby zajistí potřebné vnitropodnikové směrnice SZDC, Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, předpisy SZDC, normy TNŽ apod.
- 1.1.10. V průběhu zpracování dokumentace stavby budou provedeny veškeré průzkumy a měření stanovené VTP v rozsahu potřebném pro zpracování přípravné dokumentace:
  - 1.1.10.1. Vybudování železničního bodového pole a geodetické zaměření stávajícího stavu v úsecích stávající trati stavby - zajistí objednatel prostřednictvím SZG. Vzhledem ke skutečnosti, že na nové trati nelze do doby vypořádání majetkoprávních vztahů budovat sekundární ŽBP (body vzdálené od sebe cca 150 m), z důvodu majetkoprávních (nelze zakopávat kameny po 150 m, aby nepřekážely majiteli pozemku), ale je nutné vybudovat primární ŽBP – tzv. Základní Geodetické Body (ZGB vzdálené od sebe cca 1,5 km). Tzn. využít vhodnou stabilizaci ČSTS a doplnit stabilizací na vhodných místech, kde nebudou vadit stávajícím majitelům pozemků. Tyto body je nutné zaměřit polohově metodou GNSS a transformovat do JTSK stejnými transformačními klíči, jako jsou určeny ZGB na navazujících úsecích stávající trati a výšky určit

z bodů ČSNS technickou nivelací. Toto vybudování bodového pole včetně zaměření stávajícího stavu jako podkladu pro projekční práce v rámci plnění zakázky, i s ohledem na skutečnost, že trasa nové trati není pevně ukotvena, ale může doznat změn vzhledem k výstupu z geologického průzkumu poddolovaného území, zajistí zhotovitel prostřednictvím svého úředně oprávněného geodeta. Návrh primárního ŽBP - ZGB předloží zhotovitel před provedením zaměření k odsouhlasení SZG a zadavateli.

- 1.1.10.2. Zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí, u kterých by mohlo dojít k závažné kolizi v návrhu technického řešení - zajistí zhotovitel.
- 1.1.10.3. Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí a pozemků v místech, kde dochází k nevyhnutnému zásahu mimo hranici dráhy - zajistí zhotovitel.
- 1.1.10.4. V rozsahu potřebném pro zpracování dokumentace bude zpracován přehledný seznam křížení inženýrských sítí stávajících i nových s navrhovaným kolejištěm a jiných dotčených objektů
- 1.1.10.5. Podrobný geotechnický průzkum dle požadavků předpisu SZDC S4 v platném znění – zajistí zhotovitel.
- 1.1.11. Korozní průzkum bude v PD proveden ve smyslu TKP kap.25A v platném znění, v rozsahu potřebném pro zpracování přípravné dokumentace.
- 1.1.12. Rozsah průzkumů musí obsahovat veškeré práce potřebné pro odpovědné a úplné zpracování PD v rozsahu dle zadávací dokumentace.
- 1.1.13. V průběhu zpracování dokumentace si zhotovitel ve spolupráci se správcí příslušných TU zajistí archivní dokumentaci objektů dotčených stavbou a další podklady, nutné k návrhu technického řešení stavby.
- 1.1.14. 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 koordinována tak, aby byla v souladu. V případě nejednoznačnosti výběru koncepce a rozsahu technického řešení, musí být, ve spolupráci se objednatelem stavby, proveden návrh takových opatření, které povedou k vyššímu přínosu a současně prokazatelně kladné ekonomické efektivitě.
- 1.1.15. Výchozím podkladem pro návrh rekonstrukce železničního svršku a spodku bude provedený podrobný geotechnický průzkum a hydrologický průzkum. Nad rámec rozsahu stanoveného VTP zhotovitel zajistí pro navrhované novostavby dvoukolejných vložek průzkum pro přípravnou dokumentaci, který musí obsahovat zejména archivní rešerši poddolovaného území (těžba uhlí), sestavení řezu dobývaným ložiskem ve vztahu k trase železniční trati, zjištění historie poklesů území a prognóz dalšího vývoje (následnické organizace posledního těžaře, další nepřímé metody např. nivelace ČÚZK), letecké skenování zájmového území (LIDAR) a analýzu snímků zaměřenou na detekci reliktů „selského“ dobývání uhlí, terénní revizi potenciálních hlavních důlních děl v trase. Ve vytipovaných místech dle výsledků archivní rešerše a analýzy LIDAR snímků zhotovitel zajistí provedení geofyzikálních měření - kombinaci elektrické odporové tomografie ERT a seismického měření, v délce poddolovaného území provedení gravimetrických měření (plošné měření v síti), doplněných georadarem. V rámci průzkumu musí být zpracován posudek báňského znalce se specializací pro základní obor těžba, odvětví těžba uhlí specializace vlivy poddolování a důlní měřictví.
- 1.1.16. Uvedený rozsah stanovený investorem nevylučuje upřesnění na vstupní poradě a pracovním projednání dle požadavků VTP.

## 1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Hlavní cíle stavby vychází ze schválené SP varianty 4e s nedílně stanovenými podmínkami CK MD a jsou definovány jako zkrácení jízdní doby a zajištění dostatečné kapacity infrastruktury na řešeném úseku trati při současném splnění podmínky ekonomické rentability.
- 1.2.2. Dalšími cíli dále jsou:
  - Zlepšení technického stavu a parametrů železniční tratě Plzeň – Domažlice – státní hranice do stavu, který odpovídá požadavkům technických norem a legislativním požadavkům tuzemských a evropských zákonů a nařízení.
  - Zkrácení jízdních dob vlaků na rameni Praha – Mnichov/Norimberk.

- Vytvoření dostatečně kapacitní spojnice Čech a Bavorska pro nákladní dopravu včetně zajištění interoperability a odstranění bariér konkurenceschopnosti tohoto spojení.
- Zvýšení atraktivity regionální železniční dopravy.

1.2.3. V rámci přípravy této stavby se v úseku Plzeň hl. n. obvod Nová Hospoda – Zbůch/Chotěšov uvažuje s výstavbou nové trati v parametrech na rychlost 200 km/h. Podle schválené varianty 4e SP se uvažuje realizovat výkupy pozemků, vlastní zemní těleso i spodní stavbu mostů v rozsahu pro dvoukolejnou trať. Jízdní dráhu (železniční spodek a svršek), výstroj napájení (trakční vedení, ale návrhy požadovaných příkonů napájení a hlavní přívody a rozvody musí být dimenzovány na dvoukolejnou variantu), technologické vybavení (zejména zab. zař., ovšem s tím, že hlavní kabelizace musí být dimenzována na dvoukolejnou variantu) budou s ohledem na požadavek maximálního možného snížení investiční náročnosti stavby řešeny pouze v rozsahu jednokolejné tratě.

1.2.4. V úseku Zbůch – Chotěšov – Stod bude navržena modernizace a zdvoukolejnění stávající trati, a to ve dvou variantách:

- zdvoukolejnění ve stopě dle SP, var. 4e pro rychlost  $V=140$  km/h, s průchodem pod silnicí I/26 u bývalého kláštera v obci Chotěšov u Stoda.
- zdvoukolejnění ve stopě mimo zástavbu obce Chotěšov v koridoru dle ZÚR Plzeňského kraje pro rychlost 160/200 km/h.

1.2.4.1. Tyto dvě varianty budou zpracovány v rozsahu podrobnosti PD k připomínkám a v dokumentaci pro posouzení vlivu stavby na životní prostředí. Pro obě řešení bude stanoven dopad na výsledky studie proveditelnosti (jízdní doby, investiční náklady, ekonomické hodnocení). Výsledné řešení pro územní řízení a pro schválení ZP+PD vyplyne z posouzení obou variant, z územního projednávání, z posouzení vlivu na SP a ze stanoviska MŽP (EIA). O výběru varianty rozhodne objednatel na základě posouzení variant a výsledků výše uvedených řízení po projednání s věcně příslušnými odbory MD.

### 1.3. Místo stavby

Kraj Plzeňský  
Okres Plzeň-město, Plzeň-sever, Plzeň-jih,  
TUDU novostavba zatím nestanoveno, v úseku Chotěšov – Stod 030108, 0301E1, 030110, 0301F1  
KÚ Skvrňany (722596), Vejprnice (777552), Líně (683850), Chotěšov (653161), Zbůch (791954), Stod (558389)  
Staničení: km 113,626 (nová km 107,111) - 135,661 / km 114,408 a 127,00

Přesný rozsah může být upřesněn na vstupním jednání respektive v průběhu zpracování dokumentace s ohledem na požadavky technického řešení jednotlivých profesí. Začátek stavby je na hranici stavby Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati, což je km 113,626 stávajícího staničení, respektive 107,111 nového staničení dle projektu Uzel Plzeň, 3. stavba. V SP je stejné místo chybně popsáno jako nový km 107,198. Konec stavby je stanoven za stávajícím obloukem, respektive přechodnicí za ŽST Stod, protože holýšovské zhlaví je obloukové. Uvedená navržená staničení se můžou při zpracování PD z důvodu hladkého navázání jednotlivých staveb při realizaci upřesnit. Bude případně upřesněno na základě návrhu technického řešení, zejména s ohledem na přesné polohy konce oblouků respektive přechodnic. Místa napojení na stávající domažlickou trať směrem na Vejprnice, která se nově stane odbočnou tratí, respektive na navazující stavbu (2. stavba) jsou navrženy ve stávajících km 114,408 ve směru na Vejprnice a 127,000 ve směru od Nýřan.

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

V rekonstruovaném úseku se jedná o jednokolejnou neelektrizovanou trať třídy C, na rychlost 80-100 km/h (s místními omezeními pod 80 km/h) uvedenou do provozu v roce 1861. Od doby svého vzniku

nebyla dráha zásadně upravována ani modernizována. Ke změnám původních zařízení s povýšením na vyšší kategorii došlo pouze v oblasti zabezpečovacího zařízení a přenosových systémů.

Předpokládaný úsek je v rozsahu od km 113,626 – 135,661. Přesný rozsah může být upřesněn na vstupním jednání respektive v průběhu zpracování dokumentace s ohledem na požadavky technického řešení jednotlivých profesí.

<b>Železniční trať</b>	č. 180 Plzeň hl. n. – Česká Kubice – státní hranice, dle TTP č. 712A
<b>Kategorie trati:</b>	Celostátní trať, zařazená do evropského železničního systému, do systému TEN-T do hlavní sítě osobní i nákladní dopravy
<b>Místně příslušný správce:</b>	Oblastní ředitelství Plzeň

## 2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

### 2.1. Závazné podklady pro zpracování (přílohy zadávací dokumentace)

- 2.1.1. **Studie proveditelnosti: Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice** (odevzdaná 04/2015 zpracovaná společností SUDOP PRAHA a.s.), jde o závazný podklad pro zhotovitele. Tato dokumentace tvoří jako příloha nedělitelnou součást zadávací dokumentace.
- 2.1.2. **Zápis ze 105. Zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy konaného dne 14. 7. 2015 k projektům infrastruktury železnic**, jedná se o závazný materiál pro zhotovitele. Relevantní část tohoto dokumentu, která se týká předmětu plnění díla, jako příloha tvoří nedělitelnou součástí zadávací dokumentace. Podmínky stanovené CK MD a jejich prověření jsou pro zhotovitele závazná.
- 2.1.3. **Posuzovací protokol č.j. 9323/2015-SŽDC-SSZ-ÚT2-Pai ze dne 9.6.2015 Studie proveditelnosti: Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. Hranice**, jde o závazný materiál pro zhotovitele. Tento dokument, jako příloha tvoří nedělitelnou součástí zadávací dokumentace. Podmínky a připomínky stanovené v tomto dokumentu jsou pro zhotovitele dokumentace závazná. Podmínky ze závěrečného projednání SP budou zohledněny v PD+ZP v rozsahu stanoveném posuzovacím protokolem.
- 2.1.4. **Schvalovací protokol č.j. 41214/2015-SŽDC-O7 ze dne 8.10.2015 Studie proveditelnosti: Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. Hranice**, jde o závazný materiál pro zhotovitele. Relevantní část tohoto dokumentu, která se týká předmětu plnění díla, jako příloha tvoří nedělitelnou součástí zadávací dokumentace. Podmínky a připomínky stanovené v tomto dokumentu jsou pro zhotovitele dokumentace závazná. Podmínky ze závěrečného projednání SP budou zohledněny v PD+ZP v rozsahu stanoveném tímto schvalovacím protokolem.
- 2.1.5. **Podmínky stanovené CK MD nad rámec schválené varianty 4e SP**
- 2.1.5.1. Zajištění souladu nově zdvoukolejňovaných úseků s požadavky práva EU na rychlost alespoň 120 km/h, a to prioritně jejich vedením v územně chráněné stopě dle ZÚR, která perspektivně umožní další zvýšení rychlosti.
- 2.1.5.2. Zajištění dostatečně dlouhých dvoukolejných úseků, které by (z důvodu křižování) umožňovaly plynulý průjezd vlaků nákladní dopravy bez nutnosti jejich zastavení nebo s minimálním počtem zastavení.
- 2.1.5.3. Opětovné prověření přepravní prognózy nákladní dopravy, bude provedeno ve dvou fázích. V rámci záměrů projektů a přípravných dokumentací předmětných staveb bude zohledněn rozsah nákladní dopravy, předpokládaný německou stranou ve „Spolkovém plánu dopravních cest“(BVWP 2015). Při aktualizaci studie proveditelnosti bude přepravní prognóza nákladní dopravy aktualizována, s cílem zejména identifikovat reálný potenciál převedené dopravy ze silnice na železnici.
- 2.1.5.4. Za účelem posouzení možnosti realizovat systémové jízdní doby v úsecích Plzeň-Domažlice (30 min) a Plzeň-Cham (60 min) prověřit možnost zkrácení jízdních dob:
- přepočítání jízdních dob ucelených jednotek a vlaků s klasickými soupravami na stav železniční infrastruktury s delšími dvoukolejnými úseky v úseku Plzeň – Domažlice – st. hranice,
  - při nasazení do provozu vlaků s naklápěcí technikou.

- 2.1.5.5. Další stupně projektové dokumentace budou zadávány a připravovány v součinnosti s věcně příslušnými odbory Ministerstva dopravy.
- 2.1.6. K jednotlivým podmínkám CK MD uvádí objednatel následující:
- 2.1.6.1. podmínka dle čl. 2.1.5.1: soulad s požadavky práva EU je zajištěn již v řešení dle podkladové SP var. 4e. Vedení v stopě dle ZÚR v úseku Nová Hospoda – Zbůch je již v řešení dle podkladové SP var. 4e, v úseku Zbůch – Stod bude prověřováno jako varianta dle čl. 1.2.4;
- 2.1.6.2. podmínka dle čl. 2.1.5.2: daného úseku se netýká;
- 2.1.6.3. podmínka dle čl. 2.1.5.3: počty nákladních vlaků upřesní MD nejpozději do termínu konání vstupní porady, pokud je poskytne SRN. V případě nedostupnosti aktualizovaných údajů z německé strany zůstane počet vlaků dle SP var. 4e;
- 2.1.6.4. podmínka 2.1.5.4: návrh bude zpracován pro rychlostní profily  $V$ ,  $V_{130}$ ,  $V_{150}$  a  $V_k$  vč. výpočtu jízdních dob pro tyto rychlostní profily. Průkaz dosažení systémových jízdních dob na ucelených ramenech dle požadavku CK MD bude součástí jiné dokumentace;
- 2.1.6.5. podmínka 2.1.5.5: projednání dokumentace s MD bude probíhat prostřednictvím objednatele.

### 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

V RÁMCI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE STAVBY MUSÍ BÝT PROVEDENA KOORDINACE S PŘIPRAVOVANÝMI PŘÍPADNĚ AKTUÁLNĚ ZPRACOVÁVANÝMI INVESTIČNÍMI AKCEMI:

INVESTIČNÍ AKCE	STUPEŇ	INVESTOR
	DOKUMENTACE	ODEVZDÁNÍ
Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati	P, R	SŽDC s.o.
Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)	ZP + PD + EIA	SŽDC s.o.
Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3.stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)	Schválená SP, studie dle čl. 4.1.6	SŽDC s.o.
Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 4.stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN	ZP + PD + EIA	SŽDC s.o.

### 4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

#### 4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Dle požadavků Smlouvy o dílo (SOD) a dle požadavků všeobecných technických podmínek (VTP) bude dokumentace projednána v termínech stanovených ve smlouvě.



#### 4.1.2. Kontaktní zástupci objednatele, ve věcech technických:

JMÉNO	TELEFON/ EMAIL	SPECIALIZACE
Ing. Luboš Redlich	<a href="mailto:Redlich@szdc.cz">Redlich@szdc.cz</a>	Hlavní inženýr projektu, celková koncepce zpracování dokumentace
Ing. Stanislav Kejval	<a href="mailto:Kejval@szdc.cz">Kejval@szdc.cz</a>	mosty, umělé stavby
Ing. Marcela Domanická	<a href="mailto:Domanicka@szdc.cz">Domanicka@szdc.cz</a>	železniční svršek a spodek
Ing. Karel Halma	<a href="mailto:Halma@szdc.cz">Halma@szdc.cz</a>	sdělovací zařízení, energetika, trakční vedení
p. Tomáš Míka Dis.	<a href="mailto:MikaT@szdc.cz">MikaT@szdc.cz</a>	zabezpečovací zařízení

4.1.3. Závazný rámec technického řešení je vymezen přílohou studií proveditelnosti a schválenou variantou 4e, současně s podmínkami stanovenými MD a centrální komisí.

4.1.4. Jako součást Hlavní sítě musí trať podle „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013“ splňovat:

- plnou elektrizaci
- zavedení systému ERTMS
- Hmotnost na nápravu 22,5 t
- rychlost 100 km/h (u tohoto parametru se pro úseky na stávajícím zemním tělese předpokládá využití bodu 3 článku 39 Nařízení EP a Rady č. 1315/2013)
- provoz nákladních vlaků délky 740 m splňující požadavky provozu pod ETCS

4.1.5. Podle Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 (TSI INF 2015) pro kategorii (dopravní kódy) P5/F1, která byla projednána mezi MD a SZDC, je stanovena rychlost 80 – 120, resp. 100 – 120 km/h. Dle stanoviska MD č.j. 5/2015-130-KR/2 z 13. 2. 2015 v případě výstavby nových úseků nebo v případě zdvoukolejňování je potřeba naplnit požadavky TSI pro příslušnou kategorii tratě, tedy i traťovou rychlost dle výkonostních parametrů TSI INF 2015. Tato omezení rychlosti se s ohledem na čl. 1.2.3 a 1.2.4 neuplatní.

4.1.6. S ohledem na podmínky stanovené ze strany MD při schvalování podkladové SP bude současně zadána „Provozně technická studie trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN“, která bude řešit aktualizaci dopravní technologie na celé rameno Plzeň – st. hr. SRN a technického řešení v úseku Stod – Domažlice.

4.1.7. Parametry navrhovaného technického řešení se budou řídit Směrnicí GŘ č. 16/2005 s tím, že musí být současně splněny (mohou být překročeny) požadavky TSI.

## 4.2. Dopravní technologie

4.2.1. Součástí PD bude zpracování Provozní a dopravní technologie dle Směrnice 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, která bude vycházet z podkladů ve studii proveditelnosti a bude aktualizována podle kladně projednaného řešení dokumentace definované v kap. 4.1.

4.2.2. Bude uveden přehled stávajících a výhledových frekvencí cestujících v dotčených železničních stanicích a zastávkách a přehled naložených a vyložených vozů za poslední tři roky ve stanici v řešeném úseku.

4.2.3. Bude uvedeno schéma řešeného úseku (vč. bezprostředně navazujících) s vyznačením kilometrických poloh hlavních návěstidel, příp. jejich samostatných předvěstí. Přednostně bude navrženo řešení bez nedostatečných zábrzdých vzdáleností.



### 4.3. Organizace výstavby

- 4.3.1. Realizace stavby je předpokládána v období 2020 - 2024.
- 4.3.2. Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.3.3. Při plánování organizace výstavby je třeba minimalizovat počet a délku výluk v navazujících traťových úsecích, které by případně vyžadovaly zavedení náhradní autobusové dopravy.
- 4.3.4. Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí v navazujících úsecích, popř. výluky zab. zař. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.3.5. V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí / ZZ:
  - 4.3.5.1. popis stávajícího stavu,
  - 4.3.5.2. délku trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u významných denních nebo nočních výluk),
  - 4.3.5.3. vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky / návěstídem / kilometricky),
  - 4.3.5.4. činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízdy vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích),
  - 4.3.5.5. stručný rozsah prací,
  - 4.3.5.6. počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout.

### 4.4. Zabezpečovací zařízení

- 4.4.1. Popis stávajícího stavu:

Stávající mezistaniční úseky dotčené stavbou, Plzeň hl. n. obvod Jižní předměstí – Vejprnice a Chotěšov – Stod, jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie univerzálním autoblokem UAB 3-74, který byl uveden do provozu v 80. letech minulého století. Železniční stanice Stod, která je součástí řešeného úseku, je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, reléovým typu AŽD 71, které bylo uvedeno do provozu v roce 1988. V obvodu dotčeném stavbou leží výhybna Chotěšov, která je rovněž zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, reléovým typu AŽD 71, jehož dálkové ovládání z ŽST Stod bylo doplněno v roce 1992 a v roce 2015 proběhla jeho rekonstrukce z důvodu jeho havarijního stavu po opakovaném zásahu bleskem. V mezistaničním úseku Stod – Holýšov je provozováno traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie typu reléový poloautoblok RPB bez kontroly volnosti tratě.

- 4.4.2. Požadavky na nový stav:

Závacný parametr TSI-CCS je zavedení ERTMS. Všechny prvky profese zabezpečovacího zařízení včetně kolejových obvodů budou splňovat podmínky platných TSI-CCS, ČSN a Směrnice GR č. 16/2005. Zabezpečovací a sdělovací kabelizace bude navrhována v provedení s kovovým ochranným obalem (kabely TCEKPFLEZE).

#### TZZ

Stavba bude řešit výstavbu nových TZZ 3. kategorie v úseku Plzeň hl.n. (obvod Nová Hospoda) - Stod. Traťové úseky nové trati mezi Plzní a Zbůchem budou zabezpečeny novými obousměrnými elektronickými trojznakovými automatickými bloky s kolejovými obvody 75 Hz a s přenosem kódu VZ, napájení a vnitřní výstroj automatického bloku bude soustředěna do přilehlých ŽST. Variantně bude navrženo použití počítačů náprav ve spojení s ETCS. Vzhledem k postupu zavádění ETCS do hnacích vozidel dopravců je pravděpodobný ústup od využívání národního vlakového zabezpečovače LS do doby zprovoznění modernizace trati. Řešení TZZ v navazujících úsecích Plzeň hl.n. (obvod Nová Hospoda) – Vejprnice, Zbůch – Nýřany a Stod – Holýšov nejsou předmětem této stavby a řeší je souběžné investiční stavby.

#### SZZ

ŽST Zbůch a Stod budou zabezpečeny novými staničními zabezpečovacími zařízeními 3. kategorie, elektronickými stavědly, která musí splňovat požadavky na funkcionality proti ztrátě šuntu EZŠ a ASVC. Případně musí být doplněna počítači náprav pro zabránění nežádoucí aktivace EZŠ. Zařízení budou s třífázovými elektromotorickými přestavíky a se světelnými návěstídlly. Pro nouzové ovládání trati bude

v ŽST Stod zřízeno jedno nezálohované pracoviště JOP a deska nouzových obsluh, v ŽST Zbůch bude zřízena pouze nouzových obsluh. V ŽST Zbůch a Stod budou na vybraných staničních kolejích (hlavní a předjízdny) zřízeny kolejové obvody s přenosem kódu VZ, na ostatních staničních kolejích budou zřízeny počítače náprav. S ohledem na četnost dopravy nebudou v ŽST Zbůch a Stod s rychlostí vyšší jak 120 km/h zřizovány odvraty, ale kromě základních vlakových cest budou zřízeny i VCO s omezením rychlosti na základě podkladů z provozní a dopravní technologie. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby a k dispečerovi ŽDC na CDP Praha.

#### **PZZ**

V úseku nové trati ani ve zdvoukolejňeném úseku ve stávající stopě nebudou zřizovány úrovněvé přejezdy a tedy ani navrhována přejezdová zabezpečovací zařízení. Veškerá křížení budou realizována mimoúrovňově.

#### **ETCS**

Bude použit systém ETCS LEVEL 2 s jednou radioblokovou centrálou pro celý úsek Plzeň – Domažlice – státní hranice. RBC bude umístěna v místě soustředění DOZ. Provozní soubory ETCS budou členěny na samostatné provozní soubory řešící vlastní výstavbu a předmontáž (skříně rack, kabelizace, vnitřní rozvody, napájení) systému ETCS a provozní soubory zahrnující šéfmontáž (montáž vlastní technologie ETCS a zařízení RBC), oživení, přezkoušení a uvedení systému ETCS do provozu. Toto členění musí umožnit uvedení ETCS do provozu najednou v rozsahu celé trati v rámci realizace z časového hlediska poslední stavby v úseku celé trati, případně následně v rámci samostatné technologické stavby.

#### **DOZ**

V celém úseku Plzeň – Domažlice – státní hranice bude zřízeno dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení se základním ovládáním z CDP Praha dle platného Pokynu generálního ředitele SŽDC č. 9/2013 a nouzovým ovládáním z PPV Domažlice. Dálkové ovládání z PPV Domažlice je navrženo v souladu s projednávanou změnou Pokynu generálního ředitele SŽDC č. 9/2013. DOZ bude splňovat Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení Druhé vydání číslo 2/2006 – ZS účinné od 1.2.2009. Provozní soubory DOZ budou členěny na samostatné provozní soubory řešící vlastní výstavbu a předmontáž (skříně rack, kabelizace, vnitřní rozvody, napájení) systému DOZ a provozní soubory zahrnující šéfmontáž (montáž vlastní technologie DOZ vč. doplnění dispečerského sálu v CDP Praha), oživení, přezkoušení a uvedení systému DOZ do provozu. Toto členění musí umožnit uvedení DOZ do provozu najednou v rozsahu celé trati v rámci realizace z časového hlediska poslední stavby v úseku celé trati, případně následně v rámci samostatné technologické stavby.

#### **4.4.3. Odbočné tratě**

Uvedený úsek trati je realizován převážně jako novostavba trati a v nově trasovaném úseku není uvažováno se zapojením žádné odbočné tratě. Jako odbočnou trať je ale nutno uvažovat úsek stávající trati Plzeň hl.n. (obvod Nová Hospoda) – Nýřany - Zbůch, který je řešen v rámci souběžné investiční stavby (2. stavba viz. bod 3. ZTP).

### **4.5. Dálková diagnostika DDTS ŽDC**

4.5.1. Předmětem této části je zapojení určených technických zařízení do systému dálkové diagnostiky železniční infrastruktury. Do sítě Ethernet (technologická datová síť) přes přenosový systém gigabitový Ethernet budou z jednotlivých železničních stanic a objektů zapojena jednotlivá koncová zařízení (ovládání osvětlení, EOVS, EZS/ASHS, rozhlasové a informační zařízení, jednotlivá měření, měření elektrické energie, technologie výtahů a čerpadel, TLS dle TS 2/2008-ZSE a diagnostika NZZ dle předpisu E8), u kterých bude na výstupu definováno dohodnuté rozhraní a přenosový protokol. Dle TS 2/2008-ZSE je bod 4.1.2 Diagnostické informace z jedné dálkově kontrolované oblasti na koridorové trati musejí být uloženy nejméně ve dvou InS, umístěných ve dvou geograficky oddělených lokalitách (decentralizované řešení). Informace budou současně přenášeny na integrační server (InS) Plzeň v novém technologickém objektu („triangl“) a na InS v CDP Praha. Na ED Plzeň jsou pouze klienti DDTS.

4.5.2. Součástí realizace tohoto provozního souboru je dále:

4.5.2.1. Doplnění Integračního serveru InS (nejedná se o doplnění dalšího nového InS, ale o doplnění a parametrizaci stávajících datových struktur)

4.5.2.2. Doplnění, parametrizace a konfigurace jednotlivých klientských pracovišť.

- 4.5.2.3. Parametrizace a konfigurace systému dálkové diagnostiky TS ŽDC na ED SŽDC Plzeň s přenosy diagnostických informací z jednotlivých TLS respektive InK v železničních stanicích po TDS
- 4.5.2.4. Doplnění a parametrizace klientského pracoviště na SŽE Hradec Králové;
- 4.5.2.5. Konfigurace SMS Gateway Praha
- 4.5.2.6. Uvedení systému dálkové diagnostiky TLS do provozu.
- 4.5.3. Výše popsané technické řešení musí zajistit převedení celého úseku Plzeň – Domažlice – st. hranice na převedení ovládání a kontrolu technologických systémů do dispečerského pracoviště v CDP Praha. Provozní soubory Dálkové diagnostiky DDTS ŽDC budou členěny na samostatné provozní soubory řešící vlastní výstavbu a předmontáž (skříně rack, kabelizace, vnitřní rozvody, napájení) systému Dálkové diagnostiky DDTS ŽDC a provozní systémy zahrnující šéfmontáž (montáž vlastní technologie DDTS ŽDC vč. doplnění vybavení DŽDC v CDP Praha), oživení, přezkoušení a uvedení systému Dálkové diagnostiky DDTS ŽDC do provozu. Toto členění musí umožnit uvedení Dálkové diagnostiky DDTS ŽDC do provozu najednou v rozsahu celé trati v rámci realizace z časového hlediska poslední stavby v úseku trati, případně samostatně následně v rámci samostatné technologické stavby.

## 4.6. Sdělovací zařízení

### 4.6.1. Popis stávajícího stavu:

V traťovém úseku stávající trati Plzeň – Stod je položen stávající metalický kabel typu ŽDK 1 a v traťovém úseku Stod – Domažlice je položen hybridní kabel 12 vláken.

V celém úseku trati není provozován žádný perspektivní přenosový systém ani technologická datová síť. Železniční stanice Stod je vybavena telefonní ústřednou typu TTC 2000. Tyto telefonní ústředny se již nevyrábějí.

Na trati Plzeň hl.n. – Česká Kubice st.hr. je provozován stávající analogový traťový rádiový systém TRS založený na základnových radiostanicích ZR 47. Na základě strategického rozhodnutí GŘ SŽDC, že na tratích, kde bude uveden do provozu rádiový systém GSM-R nelze provozovat souběžně jiný rádiový traťový systém, bude po uvedení GSM-R do provozu stávající TRS vypnut. Na základě této skutečnosti nepočítá s dalším využitím ani úpravami stávajícího TRS.

### 4.6.2. Požadavky na nový stav:

Navržené technické řešení, které je níže popsáno musí umožnit začlenění do nadstavbových systémů DOZ a následně, ERTMS/ETCS a musí umožnit plnohodnotné ovládání a kontrolu technologických zařízení z dispečerského pracoviště v CDP Praha.

Veškeré navržené systémy jsou uvažovány na bázi digitální technologie (technologie IP) prioritně s využitím nespojovaných (paketových) přenosů s rozhraním Ethernet. Analogová technologie se uvažuje pouze pro připojení koncových analogových prvků pro fónický provoz, jako jsou traťové telefony v kolejišti a na trati a kabelové rozvody.

#### 4.6.2.1. Koncepce dálkového ovládání zařízení (DOZ)

Celá trať Plzeň – Domažlice – st. hranice bude navržena dálkově ovládat z CDP Praha z jednoho dispečerského sálu společně s tratí Beroun – Plzeň – Cheb. V rámci stavby bude provedeno začlenění sdělovacího zařízení a ostatních technologických celků do DOZ.

#### 4.6.2.2. Diagnostický optický kabel (DOK)

Pro spojení telekomunikačních a datových zařízení, informačního systému, kamerového systému, rozhlasového zařízení a dalších technologických systémů v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách se navrhuje vybudovat diagnostický optický kabel (dále jen „DOK“). Kapacita DOK bude navržena a doložena obsazovacím plánem na základě skutečné potřeby počtu vláken pro potřebu dálkového ovládání trati se zahrnutím vedle standardní rezervy i rezervu pro budoucí nasazení ERTMS/ETCS. Objednatel důrazně upozorňuje zhotovitele, že je zakázáno jako nedovolená veřejná podpora, kterou nehodlá a nebude akceptovat, neodůvodnitelné navyšování kapacity počtu vláken pro jejich využití k čistě komerčním účelům pro potřeby správcovské firmy.

Kabelová trasa pro ochranné trubky HDPE bude společná s kabely pro zabezpečovací zařízení. Trasa kabelu bude vedena přednostně po vykoupených pozemcích pro SŽDC, s. o.

#### 4.6.2.3. Traťový kabel

Pro připojení zařízení na trati (venkovní telefonní objekty (VTO), reléové domky, zařízení TRS a další technologické systémy) se navrhuje vybudovat traťový kabel.

#### 4.6.2.4. Místní metalická kabelizace

Z důvodu stavebních úprav se navrhuje v ŽST Stod a v nové ŽST Zbůch položit novou místní kabelizaci. V rámci místní kabelizace bude řešeno rozmístění a propojení venkovních telefonních objektů umístěných u vjezdových návěstidel, RD, PSt., atd.

V rámci místní kabelizace budou osazeny objekty VTO u vjezdových návěstidel. Napájení bude řešeno po jednom páru v kabelu ze zdroje 24 V umístěného v místnosti sdělovacího zařízení. Stínění a opláštění kabelů místní kabelizace bude v jednotlivých místech připojení vyvedeno samostatným CY vodičem a napojeno na celkové uzemnění objektu. Místní sdělovací kabely pro napojení VTO, které budou umístěny na RD se navrhuje ukončit ve venkovním nástěnném rozvaděči upevněném na objektech RD.

Pro připojení jednotlivých rozvaděčů EOv a osvětlení budou v rámci železniční stanice použity optické kabely. Optický kabel bude ukončen v optickém rozvaděči. Společně s optickými kabely a HDPE trubkami bude položen vyhledávací vodič v metalickém provedení, avšak pouze v případě, že nebude v trase souběžně navržen žádný metalický kabel.

#### 4.6.2.5. Přenosový systém

V návaznosti na nově položené optické kabely bude nutné vybudovat nový přenosový systém gigabitový Ethernet, který musí umožnit emulaci okruhů E1 a také bude nutné vybudovat technologickou datovou síť pro připojení návazných technologií. Přenosový systém zajistí:

4.6.2.5.1. Ovládání telefonních zapojovačů pro dálkové ovládání trati z CDP Praha a PPV Domažlice;

4.6.2.5.2. Propojení nových digitálních spojovacích zařízení s ATÚ (automat. telefonní ústředna);

4.6.2.5.3. Datovou přenosovou síť typu LAN pro následující technologická zařízení:

4.6.2.5.4. EZS, ASHS (ZPDP)

4.6.2.5.5. Kamerový systém

4.6.2.5.6. Dispečerskou řídicí techniku (DŘT)

4.6.2.5.7. Informační systém pro cestující

4.6.2.5.8. Dálkové ovládání osvětlení a, ohřevu výměn

4.6.2.5.9. Dálkové ovládání MRS

4.6.2.5.10. IP telefony v energetických objektech (SpSt, TT)

4.6.2.5.11. Dálkovou diagnostikou technologických systémů

4.6.2.6. Přenosový systém bude propojen pomocí optických kabelů. Přenosový systém musí být kompatibilní se stávajícím systémem v síti. Navržené přenosové zařízení bude začleněno pod stávající dohledový a konfigurační nástroj sítě.

#### 4.6.3. Technologická datová síť

Dále se v nově budovaném úseku navrhuje vybudovat IP technologickou síť, která umožní propojení v podstatě všech sdělovacích systémů, budovaných touto stavbou, které jsou situovány v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách.

#### 4.6.4. Telefonní zapojovače

V rámci stavby se navrhuje výstavba nových telefonních zapojovačů na bázi IP technologie v ŽST Zbůch a Stod. Z důvodu trvale neobsazených ŽST budou vybudovány telefonní zapojovače pouze ve zjednodušené podobě umožňující nezbytné nouzové ovládání pro případ obsazení ŽST, v případě možné mimořádnosti. Součástí výstavby bude i zřízení nových náhradních telefonních zapojovačů (NTZ).

#### 4.6.5. Rozhlasové zařízení

V železničních stanicích a zastávkách v projektovaném úseku odb. Nová Hospoda – Stod bude vybudováno rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Rozhlas bude ovládán z PC nebo

mikropočítače (na zastávkách) pro automatická hlášení. Pro živá hlášení bude využit telefonní zapojovač (TZ) a jeho SW pro telefonní řízení spojení a hlášení. Rozhlasové zařízení pro posun nebude realizováno, jeho funkce bude nahrazena výstavbou systému GSM-R.

#### 4.6.6. Elektronická zabezpečovací signalizace

Technologické objekty (případně výpravní budovy) v rámci dané stavby se navrhuje chránit elektronickou zabezpečovací signalizací (dále jen „EZS“). Provozní stavy z ústředny EZS budou směřovány do dohledového pracoviště DDTS ŽDC. Poloha bude stanovena budoucím správcem.

#### 4.6.7. Autonomní samočinný hasicí systém

V místnostech stavědlových ústředen SZZ v ŽST Zbůch a Stod, kde bude umístěna technologie zabezpečovacího zařízení, se navrhuje vybudovat autonomní samočinný hasicí systém (dále jen „ASHS“). Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu. Opodstatněnost nasazení ASHS bude odsouhlasena budoucím správcem. Na základě zvoleného řešení bude případně navrženo vybudování zařízení pro detekci požáru ZPDP s výstupem na dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

#### 4.6.8. Kamerový systém

V rámci této stavby budou v ŽST Zbůch a Stod vybudovány kamerové systémy na bázi IP technologie dle požadavků č.j. 7058/2015-O14 z 13.2.2015. Navrhuje se kamery na nástupišťích umístit tak, aby zabíraly podstatnou část nástupiště v místech, kde zastavuje vlaková souprava. Kamerový systém bude vzhledem ke vzdálenostem od přenosového zařízení a možností rušení navržen pomocí optických kabelů. Systém musí spolehlivě pracovat i při nedostatečných světelných podmínkách, proto bude u kamer použito IR přísvecení. Záznamy z kamer budou ukládány na kamerový server a předávány do systému KAC.

#### 4.6.9. Traťový rádiový systém TRS, Místní rádiová síť

Stávající traťový rádiový systém TRS nebude upravován. Na základě strategického rozhodnutí GŘ SŽDC, že na tratích, kde bude uveden do provozu rádiový systém GSM-R nelze provozovat souběžně jiný traťový rádiový systém. Po uvedení GSM-R do provozu bude stávající TRS vypnut. Na základě této skutečnosti nepočítá s dalším využitím ani úpravami stávajícího TRS. Stávající místní radiové sítě MRS budou upraveny pro DOZ. Nové MRS nebudou v rámci stavby zřizovány.

#### 4.6.10. Rádiový systém GSM-R

V rámci modernizace trati bude navržen rádiový systém GSM-R na základě rádiového plánování vycházející z provedení reálného měření, které je součástí předmětu plnění díla a které si za účelem řádného plnění zhotovitel ocení do ceny díla. V rámci přípravy stavby bude navrženo vybudování jednotlivých BTS systému GSM R. Spolu s umístěním BTS, bude řešeno položení/ukončení HDPE trubek, zafouknutí, montáž a měření optického kabelu, dimenzování potřebné kapacity v DOK a zřízení propojení na ústřednu MSC v lokalitě Praha Pernerova, které je požadováno v úseku Plzeň - Praha zálohotvat geograficky oddělenou trasou přes Cheb a Ústí nad Labem. Provozní soubory GSM-R budou členěny na samostatné provozní soubory řešící vlastní výstavbu a předmontáž (základy včetně výstavby stožárů, skříně rack, kabelizace, vnitřní rozvody, napájení) systému GSM-R a provozní systémy zahrnující šéfmontáž (montáž vlastní technologie GSM-R), oživení, přezkoušení a uvedení systému GSM-R do provozu. Toto členění musí umožnit uvedení GSM-R do provozu najednou v rozsahu celé trati v rámci realizace z časového hlediska poslední stavby v úseku trati, případně samostatně následně v rámci samostatné technologické stavby.

##### 4.6.10.1. Ostatní sdělovací zařízení

Jedná se o výstavbu podpůrné infrastruktury tj. výstavba nových hodinových, telefonních a datových rozvodů (strukturované kabeláže) v rámci železničních stanic a ve vybraných objektech.

#### 4.7. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

##### 4.7.1. Popis stávajícího stavu:

Na stávajícím úseku trati jde o hlavní a podružné silnoproudé napájecí rozvody pro potřebu zajištění napájení technologických systémů a zařízení venkovní - osvětlení železničních prostor, ohřev výměn a napájecí rozvod pro napájení zejména zabezpečovacího zařízení.

Výše uvedena zařízení jsou, pokud nebyla v nedávné době rekonstruována či vyměněna, v dožívajícím stavu popř. ve stavu, který neodpovídá požadavkům na současný standard zařízení provozovaných SŽDC.



#### 4.7.2. Požadavky na nový stav:

##### 4.7.2.1. Elektro, silnoproud

Řeší především osvětlení v souladu s předpisem SŽDC E11, venkovní nn rozvody, EOv a záložní napájení zabezpečovacího zařízení. EOv s možností dálkového ovládání od dispečera, místního a automatického ovládání prostřednictvím čidel bude navržen na rozhodujících výhybkách potvrzených provozní a dopravní technologií a odsouhlasených odborem O12 GR SŽDC. Teplotní čidla budou navržena na každém zhlaví ŽST.

Navrhuje se kompletní novostavba silnoproudé technologie včetně DŘT a na stávajícím úseku trati i kompletní modernizace všech komponentů oboru. Důvodem je změna konfigurace kolejí a v důsledku toho změna polohy koncových spotřebičů. Při přestavbě dopravy dojde k porušení stávajících venkovních rozvodů, které jsou technicky i morálně zastaralé a nepoužitelné pro využití po modernizaci trati. Stávající rozvody nesplňují navíc ani požadavky na bezpečnou a spolehlivou funkci v prostředí elektrizované tratě. Dojde ke změně napájení zařízení, využitím napájení z TV jako základního napájení. Záložní napájení z distribuční sítě bude dimenzované na odběr pouze pro napájení technologických zařízení (zabezpečovací, sdělovací zařízení). Napájení EOv bude řešeno pouze jako základní z distribuční sítě, bez záložního napájení. Dojde tedy ke změně rezervovaných příkonů, které musí být projednány se SŽE. Stávající zařízení jsou různého stáří a technického stavu a jsou nepoužitelné po modernizaci trati.

##### 4.7.2.2. Trakční vedení

Pro elektrizaci bude navržena trakční proudová soustava jednofázová střídavá AC s napětím 25 kV 50 Hz. Trakční vedení bude navrženo podle zásad SŽDC platných pro modernizované tratě.

Úsek oddělovací fáze (neutrální pole) bude umístěn v blízkosti SpS Stod. Neutrální pole bude tvořeno pomocí úsekových děličů nebo výměnným polem trolejů. Uspořádání prvků neutrálního pole musí být v souladu s ustanovením ČSN EN 50367 ed.2. Situování neutrálního pole nesmí být navrženo v místech, kde vlaky obvykle zastavují a musí umožnit jízdu vlaků s řídicími vozy a spřažených elektrických jednotek. Neutrální pole bude kryto předepsanými návěstidly pro elektrický provoz.

Pro napájení zabezpečovacího a sdělovacího zařízení se navrhuje připojení transformátoru z TV. Všechna napájecí zařízení budou splňovat podmínky TSI - ENE a Směrnice GR č. 16/2005. Provozní soubory resp. stavební objekty Trakčního vedení budou členěny na samostatné provozní soubory resp. stavební objekty řešící vlastní výstavbu a předmontáž systému Trakčního vedení (trakční základy, trakční stožáry a zejména kabelové rozvody) a provozní soubory resp. stavební objekty zahrnující šéfmontáž (*montáž troleje*), oživení, přezkoušení a uvedení systému Trakčního vedení do provozu. Toto členění musí umožnit uvedení Trakčního vedení do provozu najednou v rozsahu celé trati v rámci realizace z časového hlediska poslední stavby v úseku trati, případně samostatně následně v rámci samostatné technologické stavby.

##### 4.7.2.3. Napájení

Použitá trakční napájecí soustava je soustava střídavá 25 kV 50 Hz. V současné době probíhá a bude dokončena rekonstrukce napájecí stanice Doudlevec, která bude napájet v základním bezvýlukovém stavu železniční uzel Plzeň po SpS Plzeň-Jižní předměstí na trati Plzeň – Cheb, po SpS Doubravka na trati Beroun – Plzeň, po SpS Plzeň-Slovan na trati Č. Budějovice – Plzeň a trať Plzeň – Klatovy po SpS Lužany. V rámci související investiční stavby (3. stavba) bude v souvislosti s elektrizací trati Plzeň – Domažlice řešena nová NS, jejíž optimální umístění vychází u ŽST Domažlice, kde je současně i nejvýhodnější možnost napojení NS na vysokonapěťový distribuční rozvod ČEZ. Pro toto umístění NS je pak vhodné vložit spínací stanici dle této vzdálenosti, tedy k ŽST Stod. Pro řešení výlukových stavů je vhodné na konci úseku, tedy u ŽST Stod, vybudovat provizorní jednovypínačovou spínací stanici.

Všechna napájecí zařízení budou splňovat podmínky TSI-ENE a Směrnice GR č. 16/2005. Provozní soubory Napájení budou členěny na samostatné provozní soubory řešící vlastní výstavbu a předmontáž systému Napájení (výstavbu objektů, kabelové rozvody) a provozní soubory zahrnující šéfmontáž (*montáž vlastní technologie napájení včetně ovládání*), oživení, přezkoušení a uvedení systému Napájení do provozu. Toto členění musí umožnit uvedení technologie Napájení do provozu najednou v rozsahu celé trati v rámci realizace z časového hlediska poslední stavby v úseku trati, případně samostatně následně v rámci samostatné technologické stavby.

#### 4.8. Ostatní technologická zařízení

Kapitola neobsazena.

#### 4.9. Inženýrské objekty

##### 4.9.1. Železniční svršek a spodek

###### 4.9.1.1. Popis stávajícího stavu:

V odb. Nová Hospoda bude po stavbě ŽU Plzeň, 3. stavba končit dvoukolejná trať a přecházet do jednokolejné směrem Vejpřnice. V úseku Chotěšov – Stod je dnes jednokolejná trať. Úsek Nová Hospoda – Líně – Chotěšov bude novostavba.

###### 4.9.1.2. Požadavky na nový stav:

Směrové řešení a koncepce

Řešení vychází ze SP var. 4e s úpravami popsány v čl. 1.2.3 a 1.2.4.

Odb. Nová Hospoda, ŽST Zbůch a ŽST Stod vyjdou z návrhu v SP var. 4e. Návrh bude optimalizován se zohledněním připomínek k SP, zejména JASPERS (poloha nástupišť, počet kolejí), MD (sledování zdvoukolejňovaných úseků přednostně ve stopě dle ZÚR, viz bod 1.2.4), SŽDC O13 (jízda traťovou rychlostí 160 km/h do obou kolejí dvoukolejných úseků z jednokolejné novostavby přes Líně traťovou rychlostí v odb. Nová Hospoda i ŽST Zbůch; optimalizace parametrů GPK; řešení boční ochrany ve vztahu k zabezpečovacímu zařízení při  $V > 120$  km/h).

Železniční svršek

Železniční svršek traťových a hlavních staničních kolejí se navrhuje v souladu se Směrnicí č. 28/2005 tvaru UIC60 na bezpodkladnicovém upevnění W14 (ve výhybkách KS) na betonových pražcích B91S. Šterkové lože z nového drceného kameniva frakce 32-64. Odbočení v odb. Nová Hospoda směrem Nýřany realizovat výhybkami tvaru 1:26,5-2500 pro dosažení standardních hodnot náhlé změny nedostatku převýšení. V ŽST Zbůch prověřit navržené oblouky pro napojení stávající tratě od Nýřan dle vyhl. č. 177/1995 Sb. tj. o poloměru min 500 m. Prověřit doplnění přístupu z nadjezdu o schodiště.

Všechna zařízení realizovaná v úrovni optimalizace-novostavba budou splňovat podmínky TSI INF (TSI INF 2015), TSI-PRM a Směrnice GR č. 16/2005.

Bude stanovován rychlostní profil V, V130, V150 a V<sub>k</sub>. popř. i V pro vozidla skupiny přechodnosti 3.

Železniční spodek

Pro nové nebo rozšířené zemní těleso budou doloženy výpočty stability dle EN 1991-2 a EN 1997. Pro návrh konstrukce pražcového podloží, zemních těles vč. zakládání a odvodnění budou doloženy příslušné geotechnické průzkumy a hydrotechnické výpočty dle SŽDC S4 a TKP staveb státních drah.

Ve variantě zdvoukolejnění stávající trati skrz obec Chotěšov bude věnována zvláštní pozornost proveditelnosti rozšíření stávajícího zářezu (sevřeného mezi dvě kamenné zárubní zdi, z níž po jedné vede silnice I/26) ve vztahu k okolní zástavbě, zachování provozu na trati i na silnici I/26 a investičním nákladům. Budou prověřena možná řešení, včetně vedení silnice na přestropené trati.

Všechna zařízení realizovaná v úrovni optimalizace-novostavba budou splňovat podmínky TSI INF (TSI INF 2015), TSI-PRM a Směrnice GR č. 16/2005.

##### 4.9.2. Nástupiště

Popis stávajícího stavu:

V úseku stávající trati jsou stávající nástupiště různého provedení a konstrukce, poplatná době jejich zřízení. Stávající nástupiště nesplňují požadavky TSI INS.

Požadavky na nový stav:

V rámci nově budované trasy budou vybudována nová nástupiště na zastávce Líně a ŽST Zbůch a rekonstrukce nástupišť na zastávce Chotěšov u Stoda a ŽST Stod. Všechna nově navržená nástupiště budou dle ČSN 734959 s výškou hrany 550 mm nad temenem kolejnice s bezbariérovým přístupem mimo úroveň koleje.

Všechna zařízení realizovaná v úrovni optimalizace-novostavba budou splňovat podmínky TSI INF (TSI INF 2015), TSI-PRM a Směrnice GR č. 16/2005.



#### **4.9.3. Železniční přejezdy**

##### **4.9.3.1. Popis stávajícího stavu:**

Na stávající trati jsou tři úrovně železniční přejezdy, P607 km 127,885 s ÚK zabezpečený PZS 3SBI s pozitivní signalizací bez závor, P608 km 129,545 s ÚK zabezpečený PZS 3SNI bez pozitivní signalizace a bez závor a P609 km 134,661 s MK zabezpečený PZS 3SBI s pozitivní signalizací bez závor.

##### **4.9.3.2. Požadavky na nový stav:**

V úseku trati Nová Hospoda - Chotěšov, kde je uvažováno s rychlostí nad 160 km/hod, budou navržena pouze mimoúrovňová křížení pozemních komunikací s železniční trati a to pouze pro silniční komunikace. Pouze mimoúrovňová křížení budou navržena také v úseku Chotěšov – Stod, a to v obou variantách ( $V=140$  km/h i  $V=160/200$  km/h). V rámci zpracování PD objednatel požaduje projednat zrušení stávajících úrovněvých přejezdů bez náhrady, případně i za cenu náhrady komunikacemi.

#### **4.9.4. Mosty, propustky, zdi**

##### **4.9.4.1. Popis stávajícího stavu:**

V předmětném úseku se nacházejí stávající mostní konstrukce km 130,685; 132,628 a 134,097.

Silniční nadjezdy nejsou ve správě SZDC.

##### **4.9.4.2. Požadavky na nový stav:**

Mosty

U všech stávajících mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost a prokázána požadovaná přechodnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů. Na mostních objektech bude proveden stavebně technický průzkum nezbytný pro stanovení zatížitelnosti a pro předpokládaný stavební počín (rekonstrukce, sanace) a zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledku stavebně technického průzkumu, statického posouzení a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu nebo o jeho rekonstrukci. Mostní objekty, které budou sanovány, musí splňovat prostorové uspořádání dle ČSN 736201 včetně nutného obrysu kolejového lože. Rekonstruované mostní objekty musí splňovat ČSN EN 1991-2 na LM se součinitelem  $\alpha=1,21$  a SZS. Stávající mostní objekty musí splňovat TTZ dle EN 15528D4 s přidruženou rychlostí 120 km/h (D4 – 120), u mostních objektů, kde bude vyšší rychlost (nebo je ve výhledovém cílovém stavu plánována) musí být zajištěna TTZ D2 - 160 (případně D2 – 200). Při návrzích rekonstrukcí mostních objektů jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

V úseku nové trati Nová Hospoda – Chotěšov přichází do úvahy pouze výstavba zcela nových mostů. Vždy se bude jednat mosty s průběžným šterkovým ložem. Všechny mostní objekty budou splňovat podmínky TSI – INF a Směrnice GR č. 16/2005. Nově navrhované mosty budou navrženy jako výhledově dvoukolejné, s tím že návrh technického řešení mostů bude v rámci stavby vypracován pro jednokolejné mosty, avšak s možností budoucí výhledové dostavby na dvoukolejné mosty a z tohoto důvodu bude založení spodní stavby navrženo pro dvoukolejné mosty v souladu s čl. 1.2.3. ZTP

Nové mostní objekty musí splňovat ČSN EN 1991-2 na LM se součinitelem  $\alpha=1,21$ . Pro návrh mostních objektů zadavatel požaduje konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

#### **4.9.5. Ostatní inženýrské objekty**

V rámci návrhu řešení nové trasy a rekonstruovaného úseku stávající trati budou dotčené inženýrské objekty posouzeny z hlediska stávajícího a navrhovaného stavu a bude stanoven rozsah jejich úprav popřípadě, budou odstraněny a realizovány jako nové.

#### **4.9.6. Potrubní vedení**

V rámci návrhu řešení budou navrženy přeložky popřípadě ochrana dotčených potrubních tras, které se dostanou do kolize s navrhovaným řešením.

#### **4.9.7. Železniční tunely**

Kapitola neobsazena

#### **4.9.8. Pozemní komunikace**

##### **4.9.8.1. Popis stávajícího stavu:**

V současné době na stávajícím úseku není žádná kolize s pozemními komunikacemi

#### 4.9.8.2. Požadavky na nový stav:

U přeložky železniční trati v úseku Nová Hospoda – Stod, kde je uvažováno s rychlostí nad 160 km/hod, bude navrženo pouze mimoúrovňové křížení s železniční trati a silničními komunikacemi. Jedná se, i s ohledem na území, o přeložky místních komunikací (Plzeň), lesních či polních cest, dálnici D5 (a větve MÚK), a přeložky silnic II. či III. tříd. V rámci návrhu řešení budou některé z polních či lesních cest, které křížují trasu železniční trati, zrušeny či přeloženy.

#### 4.9.9. Kabelovody, kolektory

V rámci přestavby ŽST Stod bude navrženo uložení kabelových tras v rámci nově situovaného kabelovodu.

#### 4.9.10. Protihlukové objekty

##### 4.9.10.1. Popis stávajícího stavu:

V současném stavu není na tomto úseku umístěno žádné protihlukové zařízení

##### 4.9.10.2. Požadavky na nový stav:

Součástí navrhovaného řešení budou protihluková opatření navržená dle hlukové studie, která bude v součinnosti se SZDC projednána v předstihu s orgány ochrany veřejného zdraví. V případě úseků se zachovaným směrovým a výškovým vedením bude prověřena možnost uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž. Stavební záměr je možné za účelem přiznání korekce pro starou hlukovou zátěž po předchozím projednání s Krajskou hygienickou stanicí Plzeňského kraje rozdělit na úseky „v původní stopě“ a „novostavby“.

#### 4.10. Pozemní stavební objekty

##### 4.10.1. Popis stávajícího stavu

Stávající stavebně-technický stav stávajících pozemních objektů ŽST Stod a na zastávkách Zbůch, Chotěšov u Stoda odpovídá stáří uvedených objektů.

##### 4.10.2. Požadavky na nový stav

Případná opatření na straně stavebních zásahů do pozemních objektů budou hlavně z důvodu vyvolaných investic či technické koordinace stavby. Nedostačující nebo již nesplňující technické, kvalitativní či morální aspekty dotčených objektů budou řešeny jednotlivě s ohledem na příslušné okolnosti každého objektu. Veškeré činnosti se omezí na stavby sloužící k provozu dráhy nebo jsou ve vlastnictví SZDC. Stavební zásahy do objektů jiných vlastníků bude pouze v nezbytných případech, kdy bude zřejmá objektivní nutnost k této činnosti.

V nově budované ŽST Zbůch a na zastávce Líně a v modernizované zastávce Chotěšov u Stoda a ŽST Stod budou zřízeny na nástupištích nové přístřešky pro cestující. Přednostně pak bude prověřeno v ŽST Stod umístění technologií ve výpravní budově. Pokud se ukáží tyto investice jako neprůchodné, budou vybudovány nové technologické objekty na pozemcích s právem hospodaření SZDC s.o.

#### 4.11. Životní prostředí (části Vliv stavby na ŽP a oznámení EIA)

4.11.1. Budou přednostně zpracovány ty části PD, které jsou podkladem pro zpracování Oznámení. Podklady musí být zpracovány v takové podrobnosti, aby nedocházelo v dalších stupních projektové dokumentace ke změnám, které by znamenaly opětovný proces posouzení záměru. Závěr z procesu EIA neumožňuje uvádět podmínky do dalších stupňů přípravy, veškeré podmínky dotčených správních úřadů, dotčené veřejnosti a veřejnosti musí být vypořádány a zpracovány do PD v procesu EIA.

4.11.2. PD musí být totožná s dokumentací, která prošla procesem EIA. Pokud došlo k technickým změnám, změny musí být vyspecifikovány ve zvláštní kapitole, vyhodnoceny z hlediska vlivu na ŽP a následně projednány s příslušným dotčeným správním orgánem. V případě, že k žádným takovýmto změnám nedošlo, PD bude obsahovat čestné prohlášení jejího zpracovatele o této skutečnosti.

4.11.3. Bude proveden Dendrologický průzkum (vč. vyřízení jednotlivých povolení ke kácení) v rozsahu zasaženého území a na základě požadavku dotčeného správního úřadu. V samostatné zakázce bude v předstihu zadán Biologický průzkum (v jarním a letním aspektu) v rozsahu zasaženého území a na základě požadavku dotčeného správního úřadu, následně je objednatel předá zhotoviteli k využití

v dokumentaci. Budou vyřízeny potřebné výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin.

- 4.11.4. Zhotovitel zajistí vydání odůvodněného stanoviska podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. Vzhledem k dostatečné vzdálenosti od evropsky významných lokalit a ptačích oblastí lze předpokládat vyloučení významného vlivu.
- 4.11.5. Dokladová část bude obsahovat zvláštní část s veškerými dokumenty z oblasti životního prostředí.
- 4.11.6. Bude zpracováno Oznámení s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.
- 4.11.7. Práce na PD a Oznámení budou průběžně konzultovány s dotčenými správními úřady a dotčenými územními samosprávnými celky. Od samého počátku zahájení prací bude zpracovatel PD společně s autorizovanou osobou – zpracovatelem Oznámení aktivně komunikovat rovněž s účastníky dotčenými stavbou. Zástupce objednatele, odd. ŽP SSZ bude přizván na každé jednání s dotčenými správními úřady, dotčenými územními samosprávnými celky a účastníky dotčenými stavbou, resp. na kontrolní dny.
- 4.11.8. 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.
- 4.11.9. Koncepty Oznámení a části Vliv stavby na ŽP přípravné dokumentace budou zaslány zadavateli v elektronické podobě nejpozději 14 dní před termínem odevzdání k připomínkám.
- 4.11.10. Bližší podrobnosti budou stanoveny na vstupních jednáních k částem Vliv stavby na ŽP a Oznámení, jejichž svolání zajistí vybraný zpracovatel po dohodě se zadavatelem.
- 4.11.11. Pro dokumentaci vlivu stavby na životní prostředí bude odchýlně od ostatních částí dokumentace, pro niž platí tyto ZTP (PD, ZP), uvažována celá trasa Nová Hospoda – Zbůch - Stod jako dvoukolejná. Tato dvoukolejná trasa bude zpracována v následujících variantách:

Varianta 1:

- úsek **Nová Hospoda – Zbůch dvoukolejná trať v koridoru vymezeném ZÚR Plzeňského kraje** pro V=160-200 km/h. Směrové řešení musí odpovídat variantě 4e s doplněnou druhou traťovou kolejí (štíhlé výhybky za odb. Nová Hospoda a před ŽST Zbůch znamenají drobně odlišné směrové vedení proti var. 5).
- úsek **Zbůch – Stod zdvoukolejnění stávající trati ve stopě dle SP PlzDom var. 4e** pro V=140 km/h s průchodem Chotěšovem pod silnicí I/26 u bývalého kláštera.

Varianta 2:

- úsek **Nová Hospoda – Zbůch dvoukolejná trať v koridoru vymezeném ZÚR Plzeňského kraje** pro V=160-200 km/h. Směrové řešení musí odpovídat variantě 4e s doplněnou druhou traťovou kolejí (štíhlé výhybky za odb. Nová Hospoda a před ŽST Zbůch znamenají drobně odlišné směrové vedení proti var. 5).

úsek **Zbůch – Stod dvoukolejná trať v koridoru vymezeném ZÚR Plzeňského kraje** pro V=160-200 km/h. Jednokolejný provoz v úseku Nová Hospoda – Zbůch bude v obou variantách popsán pouze jako etapa budování.

## 5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1. Nově budovaný úsek se nachází na území zasaženém hornickou a důlní činností a proto bude vyžadováno kompletní zpracování geotechnických průzkumů (viz. bod. 1.1.15)
- 5.2. Zajištění výluk a případné platby za omezení provozování dráhy jsou součástí nákladů zhotovitele dokumentace, jakožto i samotné průzkumy.
- 5.3. S ohledem na rozdělení stavby modernizace trati do čtyř dílčích staveb, které sice tvoří nedělitelný soubor, ale musí být samostatně realizovatelné, bude dokumentace zpracována pro dva možné stavy, které mohou z různých neovlivnitelných důvodů nastat případně jejich kombinace (například prodlžení při projednávání stavby nebo výběrovém řízení na zhotovitele stavby apod.). Prvním bude přechodný stav, kdy stavba bude na související navazující stavby navazovat ve stavu, kdy tyto budou před provedením modernizace, tedy na stávající výchozí stav. Tento stav musí umožnit samostatnou realizaci stavby jako první z celého souboru. Druhým stavem je stav, odpovídající cílovému stavu, tedy stavu po provedení modernizace navazujících staveb modernizace (2. stavba a 3. stavba). Navržená řešení přechodových stavů musí zahrnovat všechny rozhodující profese železniční infrastruktury pro zajištění bezpečného a

spolehlivého provozování železniční dopravy v souladu s platnými legislativními požadavky. Vedle základních objektů železničního svršku a spodku se jedná o objekty elektrizace, ale zejména objekty zabezpečovacích, sdělovacích a ostatních technologických zařízení. Zadavatel podle průběhu zpracování a projednání rozhodne, který z těchto stavů bude základním řešením pro územní řízení a který průkazem koordinace; technicky budou zpracovány vždy oba stavby.

- 5.4. Zhotovitel navrhne a posoudí vybrané SO a PS dané stavby, které z důvodů vzájemných technických a provozních vazeb nelze zprovoznit a aktivovat v samostatných stavbách. Tyto PS a SO mohou být na základě rozhodnutí objednatele v závěru prací na ZP+PD vyčleněny do samostatné nadstavbové stavby.
- 5.5. Dotčené území je klasifikováno jako území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Případný záchranný archeologický výzkum je nutno zohlednit v POV a nákladech stavby.

## 6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1. 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.**
- 6.2. Zadavatel umožňuje dodavateli 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](mailto:typdok@tudc.cz), www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

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