

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU A PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE STAVBY

č.j. 10723/2016-SŽDC-SSZ-ÚT1-Hrs

**„Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice
dolní nádraží (mimo)“**

Datum vydání: 19. 8. 2016

OBSAH

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1. PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2. HLAVNÍ CÍLE STAVBY	3
1.3. MÍSTO STAVBY.....	4
1.4. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ)	4
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.1. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	5
4. VŠEOBECNÉ POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE.....	5
5. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	7
5.1. VŠEOBECNÉ POŽADAVKY	7
5.2. VŠEOBECNÉ POŽADAVKY NA NOVÝ STAV	7
5.3. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	8
5.4. ORGANIZACE VÝSTAVBY	8
5.5. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	8
5.6. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	10
5.7. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	11
5.8. OSTATNÍ.....	13
5.9. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY.....	14
5.10. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	16
5.11. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	16
5.12. GEODETICKÁ DOKUMENTACE	18
6. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	19
6.1. PODMÍNKY ODEVZDÁNÍ ZÁMĚRU PROJEKTU A PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE	19
6.2. EKONOMICKÉ HODNOCENÍ A ZÁMĚR PROJEKTU	20
7. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	21

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu (dále též „ZP“) a Přípravné dokumentace (dále též „PD“) (dále společně jen Dokumentace) na stavbu „**Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo)**“ (dále jen Stavba) v souladu se zadávací dokumentací a návrhem technického řešení, které zajistí níže uvedené cíle. Tento úsek je jedním ze souboru staveb „Optimalizace trati Kolín – Všetaty - Děčín“, na kterou byla v prosinci 2015 na CK MD schválena studie proveditelnosti (dále jen „podkladová SP“) s doporučením varianty **Střed 1**.
- 1.1.2. ZP bude zpracován dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění, včetně příloh. Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnici dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.
- 1.1.3. PD rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět veřejné zakázky v nezbytném rozsahu pro možnost zadání dalšího stupně dokumentace. Zhotovitel PD musí sledovat zpracování nejvhodnějšího technického a ekonomického řešení při respektování schválené varianty podkladové SP. Do PD bude zpracován závěr z procesu posuzování vlivů stavebního záměru na životní prostředí.
- 1.1.4. PD bude též sloužit jako dokumentace pro územní řízení, součástí zakázky je zajištění úplné dokladové části pro územní řízení, úprava paré dokumentace sloužících pro územní řízení do podoby odpovídající vyhl. č. 499/2006 Sb., v platném znění. Pokud bude pro realizaci stavby nutná změna některého územního plánu, je součástí zakázky rovněž podklad pro pořizovatele změny územního plánu pro tuto změnu.
- 1.1.5. Předmětem zakázky je dále projednání dokumentace s dotčenými orgány a dotčenými osobami v rozsahu nutném pro vydání potřebných stanovisek pro územní řízení včetně podání žádosti o územní rozhodnutí. Součástí předmětu díla je spolupráce při vydání příslušných rozhodnutí až do nabytí jejich právní moci. PD bude svým obsahem sloužit jako jeden z podkladů pro zadání dalšího stupně dokumentace (projekt stavby), proto musí být zpracována v náležitých podrobnostech.
- 1.1.6. Zhotovitel zajistí jednání o závěrečném projednání připomínek a Objednatelem přijaté připomínky zapracuje do dokumentace. Bez souhlasu Objednatele není oprávněn měnit obsah a rozsah dokumentace. Při projednání zpracovávané dokumentace stavby bude postupovat v součinnosti s Objednatelem a dbát jeho pokynů.
- 1.1.7. Součástí předmětu zakázky je rovněž zpracování oznámení dle § 6 odst. (5) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Podrobněji dále v kapitole 4.11.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Cílem projektu je provedení rekonstrukce tratě se zlepšením jejích kvalitativních parametrů, směřující k:
- zajištění bezpečného a spolehlivého provozu,
 - odstraněním technicky nevyhovujícího stavu ŽDC,
 - odstraněním rušení protisměrných jízd z důvodu úrovněových přístupů na nástupiště ŽST Mělník, ŽST Liběchov, ŽST Štětí, ŽST Hoštka, ŽST Polepy, a to peronizací stanic, nebo vysunutím nástupišť za zhlaví (do nových poloh), pokud to zlepší jejich dostupnost,
 - zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí,
 - umožnění provozu nákladních vlaků délky 740 m (dosažením délky staničních kolejí nejméně 780 m),
 - splnění parametrů daných technickou legislativou,
 - umožnění následného nasazení ETCS (Podle Rozhodnutí Komise z 22. 7. 2009 92009/561/ES musí být trať vybavena ERTMS/ETCS do roku 2020, s možným tříletým odkladem),

- splnění podmínek TSI v subsystémech infrastruktura (TSI INF 2015, TSI PRM 2015), řízení a zabezpečení (TSI CCS) a energie (TSI ENE 2015), bezbariérový přístup na nástupiště (TSI PRM 2015),
- parametrů dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 pro hlavní síť (Core Network) nákladní dopravy TEN-T,
- Snížení provozních nákladů infrastruktury zavedením dispečerského řízení trati a také snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy díky vyloučení nutnosti velkých oprav po dobu hodnocení projektu.
- Snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů.

1.3. Místo stavby

1.3.1. Stávající železniční trať v úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo).

- Kraj: Středočeský, Ústecký
- Katastrální území: Mělník, Vehlovice, Liběchov, Počeplice, Stračí, Štětí I, Hoštka, Mastiřovice, Svařenice, Vrutice, Polepy, Encovany, Křešice u Litoměřic, Třeboutice, Litoměřice
- TUDU: 1001B1, 100104, 1001C1, 100106, 1001D1, 100108, 1001E1, 100110, 1001F1, 100112
- Začátek a konec stavby: od cca km 371,000 do cca km 406,011; přesné hodnoty staničení budou upřesněny podle rozpracování dokumentace s navázáním na předchozí úsek (stavbu)

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

- 1.4.1. Řešený traťový úsek Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo) je součástí železniční tratě č. 072 Lysá nad Labem – Ústí nad Labem - Střekov, označené podle TTP je 503A. Délka řešeného úseku je cca 34,3 km. Řešený úsek zahrnuje celkem 5 dopravních zastávek. Jedná se o ŽST Mělník, ŽST Liběchov, ŽST Štětí, ŽST Hoštka a ŽST Polepy. Dále zahrnuje zastávky Mělník – Mlázice a Křešice u Litoměřic.
- 1.4.2. Stávající železniční trať v tomto úseku je dvoukolejná s pravostranným provozem a elektrizovaná stejnosměrnou napěťovou soustavou 3 kV. Maximální traťová rychlost na trati je 120 km/h. Zábrazdná vzdálenost 1000 m. Délky staničních kolejí se pohybují u ŽST Mělník od 549 m do 882 m, u ŽST Liběchov od 476 m do 548 m, u ŽST Štětí od 347 do 579 m, u ŽST Hoštka od 486 m do 535 m a u ŽST Polepy od 533 m do 591 m. Traťová třída zatížení je D4 pro přidruženou traťovou rychlost. Průjezdový průřez je UIC-GC.
- 1.4.3. Traťový úsek je zařazen do sítě AGC a AGTC jako koridor E-61. Podle zák. 266/1994 Sb., § 3a je trať jako součást dráhy celostátní zařazena do evropského železničního systému. Traťový úsek je zařazen do sítě TEN-T a podle Nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 náleží do hlavní sítě nákladní dopravy (Core network) a do globální sítě osobní dopravy (Comprehensive network). Dle sdělení MD ČR č. 111/2004 je součástí železničních drah, zařazených do Transevropské železniční sítě nákladní dopravy (TERFN). V mezinárodním měřítku je trať součástí nákladního koridoru RFC7, respektive koridoru TEN-T ORIENT/EAST-MED v relaci Bremerhaven/Hamburg/Rostock – Dresden – Kolín – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Sofia – Thessaloniki/Athína/Burgas/turecká hranice. Podle Prohlášení o dráze 2017 je úsek označen 44000 a zařazen dle TSI INF 2015 do kategorií P5 a F1. Navrhovaná řešení musí být v souladu se směrnicí SŽDC č. 16 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky. Trať je zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1. třídy tratí z hlediska mostů.
- 1.4.4. Provozovatelem dráhy je SŽDC, s. o., místním správcem Oblastní ředitelství Ústí nad Labem.

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. Studie proveditelnosti „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín“ (zpracovaná sdružením „SUDOP PRAHA a.s.“ v 09/2015), projednaná a schválena Ministerstvem dopravy na zasedání Centrální komise dne 8. 12. 2015 s doporučením varianty **Střed 1** (části, nezbytné pro zpracování díla).

- SP bude k nahlédnutí pro uchazeče výběrového řízení. Zhotoviteli budou následně předány relevantní části SP.
- 2.1.2. Posuzovací protokol č. j.: 18 354/2015-SZDC-SSZ-ÚT1-Frk ze dne 27. 10. 2015
- 2.1.3. Schvalovací protokol č. j.: 54495/2015-SZDC-O26 ze dne 23. 12. 2015
- 2.1.4. Stanoviska a vyjádření dotčených složek, s kterými probíhalo jednání při zpracování SP – viz složka Dokladová část a Závěrečné projednání studie proveditelnosti, sestavené SZDC k 27. 10. 2015 (bude k nahlédnutí pro uchazeče výběrového řízení). Zhotoviteli budou následně relevantní stanoviska a vyjádření předána.
- 2.1.5. Zpracování energetických výpočtů pro trať Kolín – Všetaty – Děčín.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. Stavba bude koordinována s navazujícími stavbami, zejména:
- Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo), pro niž bude zadána PD a ZP souběžně s předmětnou stavbou
 - Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí n. L. – Střekov (mimo), pro niž bude zadána PD a ZP souběžně s předmětnou stavbou
 - Technologická nadstavba trati Kolín – Nymburk – Mělník – Děčín východ
 - ETCS Kolín – Nymburk – Mělník – Děčín východ
 - Rekonstrukce TNS Mělník, pro niž bude zadána PD a ZP souběžně s předmětnou stavbou
 - Rekonstrukce TNS Hořtka, pro niž bude zadána PD a ZP souběžně s předmětnou stavbou
- 3.1.2. Dále bude zajištěna koordinace s dalšími stavbami SZDC, s. o., ČD, a. s., cizích investorů na pozemcích SZDC, s. o. a ČD, a. s. a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčeném území.

4. VŠEOBECNÉ POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE

- 4.1.1. Dokumentace musí být vyhotovena a předána podle Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi č.j. 12133/1998 ze dne 30. 11. 1998 v platném znění, Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací Správa železniční dopravní cesty a jinými subjekty č.j. 40952/2012-OIT (účinnost 1. 4. 2013) a dle aktualizovaného „Prováděcího opatření k předávání digitální dokumentace z investiční výstavby“ (č. j. 2347/1999-07 ze dne 03. 12. 1999, ve znění č. j. 1162/2002-07 ze dne 17. 05. 2002, č. j. 1615/2003-07 ze dne 21. 08. 2003 a č. j. 6154/04-OI ze dne 01. 11. 2004).
- 4.1.2. PD bude obsahovat v souhrnné technické zprávě vymezení rozsahu stavební a technologické části stavby podle aktuálního číselníku „Přehled traťových a definičních úseků“ (tj. TUDU a staničení (km)) – viz SZDC (ČD) M 12 Předpis pro jednotné označování tratí a kolejí a SR 12 (M) Služební rukověť k předpisu pro jednotné označování tratí a kolejí v IS ČD, oboje č.j. 59 792/99-029 ze dne 20. 10. 1999, v platném znění.
- 4.1.3. Po zahájení prací na dokumentaci svolá Zhotovitel vstupní jednání. V průběhu zpracování bude svolávat dílčí pracovní porady pro upřesnění navrhovaného řešení. Podklady pro jednání zašle vždy nejméně 5 pracovních dnů předem. Okruh pozvaných vždy podléhá předběžnému odsouhlasení Objednatel. Z každého jednání Zhotovitel zpracuje do 10 dnů návrh zápisu a do 30 dnů výsledný zápis, který bude součástí dokladové části přípravné dokumentace.
- 4.1.4. 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.
- 4.1.5. Zhotovitel navrhne takové řešení, které umožní využití technologií, dostupných na trhu a certifikovaných pro použití v České republice.
- 4.1.6. V přípravné dokumentaci pokud možno nebudou navržena řešení vyžadující odchylné řešení z norem a výjimek předpisů. Bude-li v dokumentaci stavby mimořádně navrhováno technické řešení s využitím odchylného řešení z technických norem ČSN nebo odchylné od ustanovení TNŽ a výjimek z předpisů SZDC, zajistí tyto výjimky nebo souhlas s řešením odchylným zhotovitel. Případné navrhované výjimečné nebo odchylné řešení bude předem projednáno na pracovní poradě za účasti Objednatel a všech dotčených složek SZDC s. o., a budou doloženy v dokladové části.

- 4.1.7. V PD stavby budou respektovány majetkoprávní poměry mezi SZDC, s.o., a ČD, a.s., jakož i mezi dalšími dotčenými vlastníky. V PD stavby bude rovněž respektováno dělení v rámci ÚMVŽST.
- 4.1.8. Součástí PD je i dopracování nutných geotechnických, stavebnětechnických a dalších průzkumů potřebných pro zpracování přípravné dokumentace. Součástí nabídky uchazeče bude zpracovaný návrh průzkumů, ze kterého bude zřejmý rozsah navrhovaných průzkumných prací. Tento návrh bude položkově oceněn.
- 4.1.9. Bude zpracován korozní průzkum podle TKP 25A (Ochrana proti elektrochemické korozi a korozi bludnými proudy) včetně komplexního návrhu řešení protikorozní ochrany pro potřebnou odolnost a zabezpečení stavby, vycházející z průzkumem zjištěných hodnot přítomnosti bludných proudů, agresivity půdního prostředí, inženýrských sítí v přilehlé oblasti a s ohledem na elektrizaci tratě.
- 4.1.10. Přípravná dokumentace musí být projednána se všemi dotčenými subjekty včetně správních úřadů a její součástí budou příslušné souhlasy, či jejich rozhodnutí včetně dokladů o projednání s vlastníky dotčených nemovitostí u dočasných záborů, u trvalých záborů včetně vyjádření se zastavením pozemku, s oddělením zastavěné části, příp. souhlasu s vynětím ze zemědělského půdního fondu nebo lesního půdního fondu. Podmínky stanovené v jednotlivých vyjádřeních budou zapracovány do dokumentace a finančně ohodnoceny v rozpočtové části. Přípravná dokumentace musí respektovat případné pozemkové úpravy v území. Z veškerého projednání provede Zhotovitel PD písemný zápis, který předá Objednateli PD.
- 4.1.11. Zhotovitel se zavazuje, že zapracuje případné změny a doplnění, které vyplynou z Objednatelům akceptovaných připomínek, projednání či rozhodnutí orgánů, organizací, fyzických a právnických osob, v průběhu zpracování přípravné dokumentace a po jejím odevzdání.
- 4.1.12. Průběžně bude Zhotovitel dokumentace předávat Objednateli vyjádření dotčených účastníků územního řízení a orgánů státní správy s komentářem o návrhu řešení, tak aby mohlo být včas reagováno na podmínky a případná negativní vyjádření.
- 4.1.13. Doklady o projednání s vlastníky dotčených pozemků a staveb nebo jinými oprávněnými budou doplněny komentářem, jak jsou řešeny jejich podmínky v čistopisu PD a ZP. Vzor dopisu k obeslání vlastníků dotčených nemovitostí bude předložen Objednateli k odsouhlasení.
- 4.1.14. Zhotovitel PD zajistí, aby informace o žadateli, předmětu územního řízení a veřejném ústním jednání byla vyvěšena před konáním veřejného ústního projednání na místech určených příslušným stavebním úřadem. Vyvěšení informace o záměru vhodným způsobem zdokumentuje (např. fotodokumentací) a doloží stavebnímu úřadu.
- 4.1.15. Zhotovitel zajistí stavebně technický průzkum, který určí další postup při rekonstrukci mostních objektů, zdí a využití budov.
- 4.1.16. Předpokládá se, že realizace stavby bude spolufinancována z prostředků Evropské unie. Záměr projektu a přípravná dokumentace stavby musí být zpracován Zhotovitelem tak, aby Rozpočet odpovídal pravidlům spolufinancování z programu OPD 2 (Operational Programme Transport).
- 4.1.17. PD stavby bude zpracována dle zadávací dokumentace. PD stavby bude zpracována v souladu se Směrnicí generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, v platném znění a Směrnicí 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR.
- 4.1.18. PD stavby bude respektovat obecně platné předpisy, zejména zákony č. 266/1994 Sb. O drahách, č. 183/2006 Sb. Stavební zákon a jejich prováděcí vyhlášky.
- 4.1.19. Navržené technické řešení v PD a ZP bude prioritně odpovídat schváleným územně plánovacím dokumentacím.
- 4.1.20. PD stavby bude respektovat technické specifikace pro interoperabilitu železničního systému, zejména TSI CCS, TSI ENE, TSI PRM a TSI INF.
- 4.1.21. Geodetické a mapové podklady poskytne Objednatel, prostřednictvím Správy železniční geodézie Praha (SZG), vítěznému Zhotoviteli veřejné zakázky pro vyhotovení přípravné dokumentace a záměru projektu.

5. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

5.1. Všeobecné požadavky

- 5.1.1. Bude zajištěna koordinace a spolupráce se správcí energetických zařízení při uplatnění energetického zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění, na zajištění projektu a realizace příslušných zařízení a přeložek dotčeným správcem. Dále bude zajištěna koordinace a spolupráce se správcí elektronických komunikací podle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, v platném znění.

5.2. Všeobecné požadavky na nový stav

- 5.2.1. Traťový úsek ve variantě **STŘED 1** prostorově respektuje stávající koridor kolejí, tzn. trať Mělník – Litoměřice dolní nádraží zůstává dvoukolejná. Poloha kolejí zůstane na převážně současném drážním pozemku. **ŽST Mělník** se navrhuje dle var. A1 podkladové SP zřízení 1 ostrovního oboustranného nástupiště s jazykovou částí a 1 ostrovního jednostranného nástupiště. Přístupy na nástupiště budou bezbariérové podchodem mimo úroveň koleje. Posun hlavní koleje č. 1 do osy stávající koleje č. 3 umožní zřízení předjízdny koleje č. 0, řešení také umožní vjezdy vlaků od Mladé Boleslavi bez rušení dopravy na hlavní trati. Do stanice je napojena významná vlečka labského přístavu a terminálů KD Maersk a RCC Mělník, která je napojena do předjízdny SK č. 3 bez nástupištní hrany. Dále bude provedeno významné prodloužení užitečných délek kolejí v sudé části kolejí až na 780 m. U jazykové části ostrovního oboustranného nástupiště bude ukončena kusá obratová kolej pro vlaky od Mladé Boleslavi případně od Neratovic. Řešení musí umožnit výhledové doplnění další obratové kusé koleje v liché skupině. Mezistaniční úsek **Mělník – Liběchov** je v poměrně dobrých směrových poměrech. Bude provedena kompletní rekonstrukce všech komponentů ŽDC kromě žel. svršku a spodku části kol. č. 1 a 2, která byla realizována po roce 2000. Součástí stavby je i rekonstrukce zast. Mělník – Mlázice. Rychlost v úseku $V_{130} = 95 - 120$ km/h. **ŽST Liběchov** bude dle var. A podkladové SP zrušena a nahrazena odbočkou s obousměrným kolejovým propojením a vnějšími nástupišti v přisunuté poloze k zástavbě; poloha zastávky bude prověřena ve více možnostech vč. řešení přístupu od obce a výsledné řešení vzejde z projednání návrhů s obcí. V mezistaničním úseku **Liběchov – Štětí** bude provedena kompletní rekonstrukce všech komponentů ŽDC se zachováním směrových poměrů. Ty umožní rychlost $V_{130} = 100$ km/h. V **ŽST Štětí** bude dle var. A1 podkladové SP zřízeno 1 ostrovní nástupiště s přístupem podchodem mimo úroveň koleje, a prodloužení užitečných délek všech dopravních kolejí na 780 – 800 m. Přístup bude koordinován se záměry města Štětí na komunikaci od obce a na komunikaci vpravo od trati. Do stanice je zapojena vlečka podniku Severočeské papírny Štětí, která bude zachována, rovněž bude zachována kolej VNPK. Úrovňový přejezd na hoštském zhlaví je jak pro trať, tak pro vlečku. Přílehlé komunikace budou upraveny tak, aby v prostoru přejezdu nevznikala křižovatka. V mezistaničním úseku **Štětí – Hoštka** bude provedena kompletní rekonstrukce všech komponentů ŽDC. Zachovají se stávající nepříznivé směrové poměry, které umožňují rychlost pouze $V_{130} = 90 - 100$ km/h. Podélný sklon v tomto úseku je do 6 ‰. V **ŽST Hoštka** bude dle var. B podkladové SP zřízena pouze dvoukolejná stanice s jedním zhlavím s obousměrným kolejovým propojením pro řešení výlukových stavů a odstupu postrkového trakčního vozidla. Vnější nástupiště jsou umístěna u hlavních kolejí s přístupem po přejezdu. V mezistaničním úseku **Hoštka – Polepy** bude provedena kompletní rekonstrukce všech komponentů ŽDC. Zachovají se stávající nepříznivé směrové poměry, které umožňují rychlost pouze $V_{130} = 90 - 100$ km/h. Řešení nesmí znemožnit případnou výhledovou realizaci zastávky Vrutice mimo danou stavbu. **ŽST Polepy** bude dle var. A1 podkladové SP zřízena jako 4-kolejová stanice s omezenou užitečnou délkou koleje na 550 – 650 m. Dále ostrovní nástupiště výšky 550 mm nad TK mezi hlavními staničními kolejemi, přístup podchodem. U kol. č. 3 u stávající VB je možné zřídit vnější nástupiště využívané v případě mimořádností v dopravě. Kol. č. 4 bude předjízdna pro nákladní dopravu, rychlosti 80 km/h v případě předjetí vlaku osobní přepravy na hlavní koleji dle požadavku MD v podkladové SP. Vlečka zůstane zachována. V mezistaničním úseku **Polepy – Litoměřice dolní nádraží** bude provedena rekonstrukce všech komponentů ŽDC včetně zastávky Křešice u Litoměřic kromě části žel. svršku kol. č. 1, obnovené novým materiálem po r. 2000. Budou zachovány stávající směrové poměry, které umožňují rychlost 90 – 120 km/h.

Uvedené předpokládané řešení z podkladové SP bude upřesňováno podle zpřesnění dopravní technologie jednotlivých dopravních a stavebně technických možností s tím, že nesmí dojít ke zvýšení celkového věcného rozsahu prací oproti podkladové SP bez odpovídajících dodatečných benefitů v CBA.

5.3. Dopravní technologie

- 5.3.1. Ze schválené studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín (varianta Střed 1) bude převzat rozsah dopravy a výhledový GVD a tento bude odsouhlasen SZDC O26. Budou dopočteny jízdní doby a provozní intervaly a ověřena realizovatelnost výhledového GVD (případně navržena opatření k jeho realizovatelnosti nebo jeho úprava). Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 5.3.2. Bude uvedeno schéma celého řešeného úseku s vyznačením kilometrických poloh hlavních návěstidel. Budou vypočteny ukazatele propustnosti. Bude uveden přehled frekvencí cestujících ve stanicích a zastávkách v řešeném úseku a přehled naložených a vyložených vozů za poslední tři roky ve stanicích a na vlečkách v řešeném úseku.
- 5.3.3. Pro ŽST Mělník bude popsána technologie práce stanice s důrazem na technologii obsluhy vlečky přístavu, resp. práci s končícími a výchozími vlaky kombinované dopravy. Bude výpočtem doložen potřebný počet staničních kolejí a zpracován plán výhledového obsazení staničních kolejí.
- 5.3.4. V ŽST Mělník bude pro vjezdové vlakové cesty od Všetat do koleje 4a a od Liběchova do kolejí 2, 4b a 6 (číslování dle SP) prioritně uvažováno s návěštěním nedostatečné zábrzdné vzdálenosti.
- 5.3.5. ŽST Mělník je dle předpisu SZDC D33 Vojenské přepravy, přílohy 1 zařazena mezi tzv. zájmové železniční stanice. Požadavky vyplývající ze zajištění zájmů obrany státu stanoví GR SZDC odbor 30.

5.4. Organizace výstavby

- 5.4.1. Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 5.4.2. Náhradu železniční stanice Liběchov odbočkou, stejně jako redukci kolejového rozvětvení žst. Hoštka je třeba směřovat na konec stavby. Dále je vhodné minimalizovat počet a délku výluk traťové koleje směr Lhotka u Mělníka. V žst. Mělník je třeba rovněž dbát na minimalizaci vlivu výstavby na práci s výchozími a končícími vlaky kombinované dopravy a minimalizovat omezení vlečky přístavu. Délku omezení zaústěných vleček je nutné s vlečkaři projednat.
- 5.4.3. Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. TV a ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 5.4.4. V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí / TV / ZZ:
- délku trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u denních nebo nočních výluk zastavujících provoz)
 - vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky / návěstidlem / kilometricky)
 - vymezení vylučovaného trakčního vedení
 - činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízdy vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích; při všech změnách stavu je nutno přesně specifikovat rozsah funkčnosti ZZ).
 - stručný rozsah prací
 - počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout
 - přístup mechanizace na staveniště

5.5. Zabezpečovací zařízení

Popis stávajícího stavu:

- 5.5.1. Mezistaniční úsek Všetaty – Mělník je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu automatický blok SSSR. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1960.
- 5.5.2. ŽST Mělník je vybavena zabezpečovacím zařízením 2. kategorie - elektromechanické, se dvěma závislými stavědly.
- 5.5.3. Mezistaniční úsek Mělník – Liběchov je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu poloautomatický blok POAB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1982.

- 5.5.4. ŽST Liběchov je vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením, které dle TNŽ 3426 20 řadí do 2. kategorie, typu 5007 se dvěma závislými stavědly. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1955 a prošlo v roce 2000 generální opravou.
- 5.5.5. Mezistaniční úsek Liběchov – Štětí je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu poloautomatický blok POAB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1980.
- 5.5.6. ŽST Štětí je vybavena systémem RZZ z výzisku (provizorní stav).
- 5.5.7. Mezistaniční úsek Štětí – Hoštka je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu poloautomatický blok POAB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1981.
- 5.5.8. ŽST Hoštka je vybavena systémem RZZ z výzisku (provizorní stav).
- 5.5.9. Mezistaniční úsek Hoštka – Polepy je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu poloautomatický blok POAB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1979.
- 5.5.10. ŽST Polepy je vybavena systémem RZZ z výzisku (provizorní stav).
- 5.5.11. Mezistaniční úsek Polepy - Litoměřice dol. n. je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu poloautomatický blok POAB. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1983.
- 5.5.12. ŽST Litoměřice dolní nádraží je vybavena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie, typu SSSR. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1960.

Požadavky na nový stav:

- 5.5.13. Pro výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS nutno respektovat a využít výsledky realizace pilotního a komerčního projektu zejména v rozsahu:
- zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
 - zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných zařízení ve stavědlových ústřednách SZZ,
 - zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech.
- 5.5.14. Vlastní výstavba systému ETCS bude řešena samostatnou stavbou „ETCS Kolín – Nymburk – Mělník – Děčín východ“.
- 5.5.15. Dálkové ovládání z CDP Praha bude pro celý úsek trati Kolín – Všetaty – Děčín řešeno samostatnou stavbou „Technologická nadstavba trati Kolín – Nymburk – Mělník – Děčín východ“
- 5.5.16. V ŽST Ústí nad Labem – Střekov bude zřízeno (nebo upraveno a doplněno) pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) ve smyslu Pokynu GR 9/2013 (mimo rozsah této stavby).
- 5.5.17. V ŽST Mělník bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s řídicí částí. Komunikace v rámci traťového stavědla bude navržena se zálohováním na úrovni přenosových cest.
- 5.5.18. Na Odb. Liběchov a v ŽST Štětí bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu decentralizované elektronické stavědlo s řídicí částí v ŽST Mělník.
- 5.5.19. Na ŽST Hoštka a v ŽST Polepy bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu decentralizované elektronické stavědlo se samostatnou řídicí částí v ŽST Litoměřice dolní n. Pro navrhované zřízení řídicí části SZZ v ŽST Litoměřice dolní n. je nutné zajistit nezbytné předpoklady pro činnost této části (vhodné prostory, napájení apod.).
- 5.5.20. Všechna výše uvedená SZZ budou dálkově ovládána z PPV Ústí nad Labem – Střekov a připravena pro výhledové dálkové ovládání z CDP Praha.
- 5.5.21. S ohledem na nová SZZ je nutno řešit nově ukolejnění včetně nového návrhu KSÚ a TP. Při řešení uzemnění nutno respektovat „Stanovisko k ukládání zemnicího pásu do kabelové rýhy“ č.j. 3975/2015-O14 z 27. 1. 2015.
- 5.5.22. K umístění technologických zařízení SZZ využít přednostně stávající budovy a prostory.
- 5.5.23. Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ včetně jeho kolejových obvodů.
- 5.5.24. Pro zjišťování volnosti kolejí se s ohledem na charakter modernizovaných tratí a zejména pro zajištění přenosu kódu pro národní vlakový zabezpečovač budou pro TZZ a SZZ v definitivním řešení stavby použity kolejové obvody se šuntovou citlivostí nejméně 0,1 ohmu a limitem odolnosti vůči ohrožujícím proudům

- 1A a vyšším (dle nabídky konstrukce kolejového obvodu). V nově budovaném zařízení nesmí být kolejové obvody, které nevyhovují normě ČSN 34 2613 ed. 3.
- 5.5.25. Pro správnou činnost kolejových obvodů nutno zajistit předepsané hodnoty svodové admitance.
- 5.5.26. V části kolejiště, která nevyžaduje použití dodatečně kódované kolejové obvody, mohou být použity počítače náprav, bude-li to provozně a ekonomicky výhodnější, nebo nutné vzhledem k četnosti pojezdů a z toho vyplývající pravděpodobnost ztráty šuntu.
- 5.5.27. Při použití počítačů náprav je nutno respektovat omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19. 12. 2012. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238–3.
- 5.5.28. V mezistaničních úsecích Mělník – Odb. Liběchov – Štětí – Hoštka – Polepy – Litoměřice dolní n. budou navržena nová TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronický automatický blok.
- 5.5.29. V ŽST Mělník bude navrženo variantní řešení úvazky nového SZZ do stávajícího nebo nového TZZ Odb. Vavřinec – Mělník.
- 5.5.30. V ŽST Litoměřice dolní n. bude navrženo variantní řešení úvazky nového TZZ do nového nebo stávajícího provozovaného SZZ Litoměřice dolní n.
- 5.5.31. V řešených mezistaničních úsecích se předpokládá výstavba nových přejezdových zabezpečovacích zařízení. Nová PZS budou 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2. Nutno uvažovat se souvisejícími stavebními úpravami přejezdu. Pro všechny uvedené přejezdy bude nutné v rámci PD zajistit od DÚ Rozhodnutí o změně zabezpečení.
- 5.5.32. Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení TZZ.
- 5.5.33. Pro zajištění vazby na trať Mělník – Mladá Boleslav hl. n., provozovanou dle předpisu SZDC D3, bude navrženo řešení formou souhlasového tlačítka mezi dispečerem (výpravčím ŽST Mělník) a dirigujícím dispečerem D3.
- 5.5.34. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.
- 5.5.35. Nutno respektovat Směrnici SZDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4665/2014-O12 s účinností od 1. 5. 2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd.
- 5.5.36. Traťový úsek bude vybaven automatickým stavěním vlakových cest.
- 5.5.37. Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.
- 5.5.38. Kabelizace bude navržena s ohledem na případný budoucí přechod na střídavou napájecí soustavu 25 kV 50 Hz.

5.6. Sdělovací zařízení

Popis stávajícího stavu:

- 5.6.1. V úseku Mělník – Litoměřice dolní nádraží je položen stávající metalický dálkový kabel DK 1 a traťový kabel TTK 8 z roku 1975. Dále je zde položen optický kabel ČD-T. Ve stávajícím stavu je trať vybavena pouze pro místní řízení, tj. všechny dopravní jsou obsazeny dopravním zaměstnancem. V řešeném úseku je k dispozici digitální rádiový systém GSM-R.

Požadavky na nový stav:

- 5.6.2. V celém úseku budou navrženy dvě HDPE trubky Ø 40/33 mm (modrá provozní a černá rezervní), optický kabel o kapacitě 72 vláken a traťový kabel 15XN0,8 v provedení TCEPKPFLEZE. Konstrukce optického kabelu a vyvedení optických vláken bude navrženo v souladu s pokynem SZDC s. o. „Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SZDC“ č.j. 22942/2015-SZDC-O14 ze dne 29. 5. 2015. Minimálně 6 vláken optického kabelu bude vyváděno ve všech objektech trakčních napájecích stanic obousměrně a dále bude minimálně 6 vláken optického kabelu vyvedeno na přejezdech.
- 5.6.3. Navržena bude místní kabelizace k vjezdovým návěstidlům a ostatním prvkům umístěným v kolejišti. Místní kabely budou navrženy v provedení TCEPKPFLEZE.
- 5.6.4. Pro sledování hran nástupiště, podchodů a případně výtahů bude navržen kamerový systém. Pro kamerové systémy musí být splněny technické požadavky dle č.j. 7058/2015-O14 ze dne 13. 2. 2015. Navržený

- kamerový systém musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.
- 5.6.5. Ve všech železničních stanicích a zastávkách bude navrženo nové rozhlasové zařízení v IP provedení s automatickým hlášením dle jízdy vlaku. Navržené rozhlasové zařízení musí umožnit kontrolu provedeného hlášení a poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.
- 5.6.6. V železničních stanicích a zastávkách bude navrženo vizuální informační zařízení (v závislosti na počtu cestujících). Vizuální informační zařízení bude v provedení LCD s LED podsvícením. Navržené vizuální obrazové zařízení musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE. Informační systémy musí splňovat TSI PRM.
- 5.6.7. Pro připojení jednotlivých rozvaděčů EOV, trafostanic 22/0,4 kV (budou-li součástí stavby) a osvětlení bude navržena HDPE trubka Ø 40/33 mm (barvy červené) a optický kabel.
- 5.6.8. Stávající přenosový systém SDH bude zachován a případně doplněn. Veškerý telekomunikační provoz musí být převeden ze stávajících dálkových metalických kabelů na přenosový systém a optické kabely tak, aby stávající dálkové metalické kabely bylo možné opustit. Zohledněna bude stavba „Kontrolně-analytické centrum řízení provozu“.
- 5.6.9. Stávající zapojovač s konektivitou GSM-R v železniční stanici Mělník bude zachován a případně upraven pro začlenění nových okruhů, stávající terminály GSM-R v železniční stanici Liběchov, Štětí, Hoška a Polepy budou rozšířeny o funkci zapojovače.
- 5.6.10. V ŽST Ústí nad Labem – Střekov bude pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) vybaveno (příp. doplněno) odpovídajícím sdělovacím zařízením.
- 5.6.11. Budou navrženy nové sdělovací rozvody a hodinová zařízení, hlavní hodiny budou řízeny signálem DCF.
- 5.6.12. Bude navržena ochrana a případně přeložka stávajících inženýrských sítí.
- 5.6.13. Technologické objekty, případně výpravní budovy v rámci dané stavby budou chráněny elektronickou zabezpečovací signalizací EZS. Navržený systém EZS musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.
- 5.6.14. Prostory s technologickým zařízením staničního zabezpečovacího zařízení budou chráněny autonomním samočinným hasebním systémem (ASHS), popř. kouřovými čidly zapojenými do EZS (dle projednání s O30 a s budoucím správcem). Doporučuje se stavební oddělení zdrojových částí stavebního ústředí.
- 5.6.15. Navržen bude systém dálkové diagnostiky technologických systémů v souladu s TS 2/2008-ZSE. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 – ZSE bude připojena přímo do stávajícího integračního serveru na CDP Praha.
- 5.6.16. Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).
- 5.6.17. Všechna navržená zařízení musí být připravena pro výhledové dálkové ovládání z CDP Praha.
- 5.6.18. Budou-li ve stavbě použity výtahy, musí být jejich řídicí část připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 – ZSE a jejich komunikační část připojena do železniční služební telefonní sítě.
- 5.7. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení**
- Popis stávajícího stavu:**
- 5.7.1. Elektrické silnoproudé rozvody a elektrozařízení vykazují velice různorodý stav. Mnohá zařízení, především v zastávkách jsou původní z dob elektrizace. Elektrizace trati stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, DC byla v úseku Kolín - Ústí nad Labem uvedena do provozu v roce 1958. Někde došlo v souvislosti s opravami zabezpečovacího zařízení nebo trakčního vedení i k opravě elektrozařízení. V provozu je na mnoha místech stále původní zařízení, k výměnám docházelo pouze v omezeném rozsahu především ve stanicích, nebo jako odstranění škod po povodních. Ohřev výhybek elektrický ani plynový není instalován. V předmětném traťovém úseku se nacházejí trakční měnírny TM Mělník, TM Hoška, které pracují od svého vzniku v režimu běžné údržby, technický stav trakčního napájecího zařízení je v současné době již nevyhovující.

5.7.2. Trakční vedení, ukolejnění

- 5.7.2.1. Základní požadavky na dimenzování trakčního vedení a energetického napájení a to jak pro použití stávající trakční proudové soustavy 3 kV, DC, tak pro možnou výhledovou elektrizaci trati jednofázovou trakční proudovou soustavou 25 kV, AC, jsou obsaženy v samostatné dokumentaci „Zpracování energetických výpočtů pro trať Kolín – Všetaty – Děčín“. Tato dokumentace bude sloužit jako podklad pro zpracování dokumentací souboru staveb, připravovaných dle studie „Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“, tedy i pro tento předmětný traťový úsek. Výsledky, návrhy a doporučení těchto energetických výpočtů budou při návrhu trakčního vedení této stavby sledovány.
- 5.7.2.2. Návrh trakčního vedení musí být v souladu s ustanoveními norem ČSN EN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 367 ed.2, ČSN EN 50 122-1 ed.2. Při návrhu trakčního vedení musí být splněny požadavky vyplývající z TSI ENE.
- 5.7.2.3. Návrh trakčního vedení v předmětném traťovém úseku bude proveden v rozsahu řešení konfigurace železničního svršku a spodku. Pro tuto stavbu bude návrh sledovat sestavu „J“ pro stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC s tím, že veškeré provedení izolace bude navrženo v izolační hladině zohledňující výhledovou střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV, AC (izolátory v úrovni napětí 25 kV, atd.) mimo svodiče přepětí a úsekové děliče, které budou navrženy pro trakční soustavu 3 kV DC. Úsekové odpojovače budou navrženy s izolátory pro trakční soustavu 25 kV AC a s kontakty vyhovujícími z hlediska proudového zatížení pro soustavu 3 kV DC. Dále budou prověřeny stávající izolační vzdušné vzdálenosti u jednotlivých umělých staveb (mosty, nadjezdy, lávky atd.) a v případě potřeby budou navrženy takové úpravy, které zajistí, aby vzdušné vzdálenosti vyhovovaly požadavkům pro střídavou trakční soustavu 25 kV, AC. Dimenzování trakčního vedení bude vycházet ze závěrů a doporučení související dokumentace „Zpracování energetických výpočtů pro trať Kolín – Všetaty – Děčín“. Z hlediska napájení trakčního vedení není rekonstrukce stávajících trakčních napájecích stanic TNS Mělník a TNS Hoštka, které se nacházejí v tomto traťovém úseku, součástí předmětné stavby, bude předmětem samostatných souvisejících staveb „Rekonstrukce TNS Mělník“, „Rekonstrukce TNS Hoštka“.
- 5.7.2.4. Dle rozsahu návrhu úprav trakčního vedení bude proveden návrh příslušných úprav dálkového ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO). V rámci potřebných nových kabelových rozvodů budou rozšířeny, popř. nově instalovány ovládací pulty DOÚO. Ovládací pulty budou připojeny do zařízení dispečerské řídicí techniky (DŘT). Venkovní kabelové rozvody DOÚO budou ukládány v zemi s mechanickou ochranou.
- 5.7.2.5. V návaznosti na navržený rozsah železničního spodku a svršku, mostních konstrukcí, trakčního vedení, venkovního osvětlení, úprav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a ostatních úprav s tímto souvisejících budou v celém rozsahu předmětné stavby navrženy úpravy ukolejnění dle současně platných norem a předpisů.
- 5.7.2.6. Z důvodu zamezení negativního ovlivňování úložných zařízení a konstrukcí stejnosměrnými bludnými proudy je nutno v rámci dokumentace provést korozní průzkum dle kapitoly 25, části 25A TKP v platném znění, ve smyslu čl. 3.1.1., odst. 4 kapitoly 3. Směrnice generálního ředitele SZDC, s. o. č.16/2005, v rozsahu potřebném pro zpracování přípravné dokumentace.

5.7.3. Silnoproudé rozvody a napájení

- 5.7.3.1. S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních elektrozařízení v jednotlivých žel. stanicích, zastávkách a dopravních bude proveden návrh způsobu připojení k nadřazené distribuční soustavě ČEZ Distribuce, a.s. Pro nové řešení bude podle potřeby proveden návrh rekonstrukce nevyhovujících přípojek nn pro napájení žel. stanic, zastávek, odboček a dalších distribučních odběrných míst v trati, případně bude proveden návrh přípojek vn včetně zřízení napájecí transformovny vn/nn. Návrh bude obsahovat též rekonstrukci a výstavbu kabelových rozvodů nn (vn) a rozvodných skříní. Současně bude provedeno napojení nových a rekonstruovaných zařízení osvětlení, EOv a dalších nových odběrů. Nové rozvody budou provedeny kabely uloženými v zemi, kabelové skříně, rozvaděče a silnoproudá technologie transformačních stanic budou v provedení, které je v souladu s předpisy SZDC.

5.7.4. Napájení zabezpečovacího zařízení

- 5.7.4.1. Návrh napájení technologie staničních zabezpečovacích zařízení, PZS, traťového zabezpečovacího zařízení musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19., ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SZDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.

5.7.4.2. V souvislosti s návrhem nových staničních zabezpečovacího zařízení a traťového zabezpečovacího zařízení bude v předmětném traťovém úseku stávající kabelový rozvod 6 kV, 50Hz nahrazen rozvodem novým včetně přílehlých příslušných traťových trafostanic 6/0,4 kV (TTS). V rámci zpracování přípravné dokumentace stavby je nutné posoudit rozvod 6 kV, 50 Hz z hlediska úbytků napětí a výkonové schopnosti napájet nové staniční, traťové i přejezdové zabezpečovací zařízení, případně další požadovanou technologii, která je v současnosti z tohoto rozvodu napájena. Požadujeme, aby byla zpracována provozně – ekonomická analýza porovnávající napájení z rozvodu 6 kV a rozvodu 22 kV zavěšeného na trakčních podpěrách, ve které budou zohledněny i náklady na vybudování a provoz obou systémů. V případě rozvodu 22 kV se předpokládá, že z tohoto rozvodu budou kromě zabezpečovacího zařízení napájeny i odběry v ŽST, EOv a osvětlení.

5.7.5. Elektrický ohřev výhybek

5.7.5.1. Stanovené výhybky v železničních stanicích a v odbočce se vybaví elektrickým ohřevem výhybek (EOV) systémem schváleným SŽDC, s. o. Napájení EOv bude navrženo z lokální distribuční sítě SŽDC (LDSŽ), odběr elektrické energie zařízení EOv bude pro účely odečtu spotřeby el. energie samostatně měřen. Způsob napájení vlastního systému EOv bude v souladu se stanoviskem O14 č.j. 11545/2016-SŽDC-O14. Pro potřebu zvýšeného elektrického příkonu pro EOv se v návrhu zajistí příslušné úpravy v hlavních napájecích bodech a rozvodech nn.

5.7.5.2. Ovládání EOv bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče v režimech „automatika“ a „ruční obsluha“ se zapojením do systému dálkového ovládání a diagnostiky za respektování podmínek komunikace podle dokumentu SŽDC TS 2/2008-ZSE. Ovládání EOv bude pomocí systému společného s osvětlením, systém umožní dálkový dohled a dálkové i místní ovládání.

5.7.6. Venkovní osvětlení

5.7.6.1. V železničních stanicích a odbočce bude v rozsahu navržených kolejových úprav proveden návrh nového venkovního osvětlení vybraných prostor kolejíště s důrazem na osvětlení pracovních ploch. V žel. stanicích a zastávkách bude dále navrženo osvětlení nástupišť včetně přístupových komunikací pro cestující. Návrh osvětlení venkovních železničních prostor bude proveden podle požadavků nové normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, se sledováním požadavků směrnice SŽDC E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.

5.7.6.2. Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatickém/místním se zapojením do systému dálkového ovládání a diagnostiky za respektování podmínek komunikace podle dokumentu SŽDC TS 2/2008-ZSE. Ovládání osvětlení bude pomocí systému společného s EOv, systém umožní dálkový dohled a dálkové i místní ovládání.

5.7.6.3. V rámci dokumentace budou zpracovány a přiloženy Protokoly o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽDC E11.

5.7.7. Dispečerská řídicí technika (DŘT)

5.7.7.1. Pro řízení nových silnoproudých technologických zařízení a pevných trakčních zařízení (PETZ) v traťovém úseku z pracoviště elektrodispečinku ED Ústí nad Labem bude navrženo v příslušném rozsahu nové zařízení DŘT, které bude kompatibilní se stávajícím systémem v navazujících traťových úsecích.

5.7.7.2. Bude navržena dálková diagnostika EOv a osvětlení, zapojená do systému dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS) v souladu s TS 2/2008-ZSE, systém DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.

5.8. Ostatní

5.8.1. Ve vnitřních prostorách budov umístěním nových technologických zařízení bude navržena nová elektroinstalace.

5.8.2. V předmětném traťovém úseku bude prověřena potřeba případných přeložek zařízení distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a. s., a jestliže potřeba bude zjištěna, návrhy přeložek budou na základě projednání s provozovatelem distribuční soustavy v rámci dokumentace zpracovány.

5.9. Inženýrské objekty

5.9.1. Železniční svršek a spodek

Popis stávajícího stavu:

5.9.1.1. Svršek je převážně z let 1975 - 1985, betonové pražce, kolejnice R65 (65kg/m'), stabilita a udržitelnost GPK povětšinou nevyhovující. Deklarovaná třída zatížení D4. Železniční spodek je převážně z dob původní stavby tratě a jejího následného zdvoukolejnění, k rekonstrukcím docházelo pouze v rámci předelektrizačních úprav, odstraňování povodňových škod apod. Deklarovaná třída zatížení D4. Na mnoha místech se začínají projevovat nedostatečná únosnost pražcového podloží především jako důsledek mnoho let opomíjené údržby odvodňovacích systémů tratě a stanic.

Požadavky na nový stav:

5.9.1.2. Bude navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku v celém rozsahu stavby, vyjma úseků obnovených novým materiálem (kolejnice UIC60, upevnění W) po roce 2000. Tento rozsah prací bude prověřen tak, aby byla splněna podmínka JASPERS k podkladové SP pečlivě zhodnotit nezbytnost rekonstrukce infrastruktury mezistaničních úseků (žel. svršek, žel. spodek). Železniční svršek v traťových, hlavních staničních a předjízdových kolejkách bude navržen tvaru UIC60 na pražcích s upevněním W14, výhybky UIC 60 na betonových pražcích; v manipulační koleji regenerovaný materiál tvaru S49, bezstyková kolej v plném rozsahu návrhu. Směrové řešení bude navrženo na rychlost v hlavních kolejkách do 120 km/h s prověřením možnosti a účelnosti dosažení co nejvyšší rychlosti na stávajícím drážním tělese; dopočteny budou rychlosti V , V_{130} , V_{150} . Výhybky budou podle možnosti navrhovány přednostně jednoduché v základním tvaru. Řešení ŽST Mělník, odb. Liběchov, ŽST Štětí, ŽST Hoštka a ŽST Polepy budou upřesněna a dopracována do podrobnosti PD, s podmínkou dosažení délky kolejí min. 780 m (optimálně 800 m; vyjma možného nedosažení v ŽST Polepy), návrhy budou upřesněny dle prověřených dopravních technologií a zapracováním technických podmínek. V ŽST Polepy bude prověřena možnost rozložení DKS.

5.9.1.3. Rekonstrukce železničního spodku zahrne zajištění odvodnění koleje a zajištění parametrů pražcového podloží dle předpisu SZDC S4. Odvodnění bude přednostně navrhováno otevřené, vyústěné do vodotečí, do retenčních prostor, popř. do vsakovacích objektů. Pro návrh železničního spodku bude zpracován podrobný průzkum pražcového podloží dle SZDC S4, četnost sond min. 1 na 100 m trati (1 na 200 m staniční koleje) vč. statické zatěžovací zkoušky. Návrh vsakovacích objektů musí být ověřen průzkumem.

5.9.1.4. Bude navrženo takové řešení, aby množství výkopků bylo minimalizováno příp. využito v rámci stavby.

5.9.2. Nástupiště

Popis stávajícího stavu:

5.9.2.1. Nástupiště ŽST Mělník, Liběchov, Štětí, Hoštka a Polepy a z. Mělník – Mlázice a Křešice u Litoměřic jsou s nedostatečnou výškou nástupištní hrany, ve stanicích s přístupem v úrovni koleje, ale především s přístupem i přes hlavní staniční koleje. To omezuje z důvodu pohybu cestujících přes hlavní kolej možnosti křížování vlaků ve stanicích a má negativní dopad do propustnosti tratě.

Požadavky na nový stav:

5.9.2.2. Řešení nástupišť je uvedeno v čl. 4.2.1. Konstrukce nástupišť ve zmíněných ŽST bude projednána na výrobních poradách. Na zastávkách budou navržena nová vnější nástupiště z konzolových desek. Všechna nástupiště budou navržena dle ČSN 734959, TSI PRM a vzor. listu Ž8, s výškou 550 mm nad TK, délky dle projednání s Objednateli a dopravci, délku potvrdí SZDC O26 a O12. Nástupiště na zastávkách budou přednostně přemístěna za přílehlý přejezd, aby se zkrátila doba uzavření.

5.9.3. Železniční přejezdy

Popis stávajícího stavu:

5.9.3.1. V úseku je 26 železničních přejezdů:

- P2935, km 371,102 na silnici III/2731,
- P2936, km 371,428 na silnici II/273,
- P2937, km 372,41 na místní komunikaci,
- P2938, km 373,64 na místní komunikaci,
- P2939, km 374,003 na místní komunikaci,
- P2940, km 374,384 na místní komunikaci,

- P2941, km 374,807 na místní komunikaci,
- P2942, km 375,365 na místní komunikaci,
- P2943, km 375,882 na účelové komunikaci,
- P2944, km 376,176 na místní komunikaci,
- P2945, km 376,633 na místní komunikaci,
- P2946, km 382,989 na účelové komunikaci,
- P2947, km 384,937 na silnici III/26121,
- P2948, km 386,042 na silnici III/26120,
- P2949, km 391,291 na místní komunikaci,
- P2950, km 391,555 na silnici III/26117,
- P2951, km 394,477 na účelové komunikaci do polí,
- P2952, km 395,768 na účelové komunikaci,
- P2953, km 396,475 na účelové komunikaci,
- P2954, km 397,683 na silnici II/240
- P2956, km 399,934 na účelové komunikaci,
- P2957, km 400,857 na silnici III/24063,
- P2958, km 402,047 na silnici III/26101,
- P2959, km 402,953 na silnici II/261,
- P2960, km 404,043 na účelové komunikaci,
- P2961, km 405, 385 na účelové komunikaci.

Požadavky na nový stav:

5.9.3.2. Pro všechny přejezdy bude prověřena možnost jejich zrušení a náhrady souběžnou komunikací k jinému přejezdu, popř. cestním/silničním nadjezdem z hlediska územního, investičního a dopadu do výsledků CBA; v případě pozitivního dopadu na CBA a územní průchodnosti budou takové náhrady sledovány. Všechny prověřované možnosti dle zadání budou doloženy (výkresově, textově) v dokladové části, a to včetně negativních vyjádření dotčených orgánů, správců, vlastníků apod. Bude též stanovena doba uzavření přejezdů ve špičkové hodině. Ponechané přejezdy budou rekonstruovány tak, aby vyhověly ČSN 73 6380 v platném znění.

5.9.4. Mosty, propustky, zdi

5.9.4.1. U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ a prokázána v souladu se Směrnicí GR č. 16/2005 přechodnost traťové třídy D4 UIC/přidružená rychlost (max. 120 km/hod) a D2/maximální traťová rychlost. V případě nedosažení přechodnosti pro limitní rychlosti rozhodne o dalším postupu investor.

5.9.4.2. Nové mostní objekty a konstrukce musí splňovat ČSN EN 1991-2 pro LM 71 se součinitelem $\alpha = 1,21$ a SW/2 pro 1. třídu trati. Při návrzích rekonstrukcí mostních objektů budou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

5.9.4.3. Na mostních objektech bude proveden stavebně technický průzkum nezbytný pro stanovení zatížitelnosti a pro předpokládaný stavební počín (rekonstrukce, sanace,...) a bude zajištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys šterkového lože). Rozsah průzkumu musí být předem konzultován s SMT. Na základě výsledků stavebně technického průzkumu, statického posouzení a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu nebo o jeho rekonstrukci.

5.9.4.4. Nové mostní objekty budou nevřezeny přednostně s průběžným kolejovým ložem.

5.9.4.5. U mostů, které budou sanovány, bude přednostně požadováno prostorové uspořádání dle ČSN 73 6201 včetně nutného obrysu kolejového lože.

5.9.4.6. Nové podchody jsou preferovány monolitické, pokud možno bez dilatačních spár, s rovným dnem, budované pod mostním provizórem. Odvodnění bude dle možností navrženo gravitační.

5.9.5. Ostatní inženýrské objekty

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

5.10. Pozemní stavební objekty

Popis stávajícího stavu:

- 5.10.1. V ŽST Mělník, Liběchov, Štětí, Hoštka a Polepy se nachází výpravní budovy, na zastávkách jsou přístřešky různého stavu a provedení.

Požadavky na nový stav:

- 5.10.2. Součástí stavby jsou též stavební objekty pro umístění technologie. Ve všech ŽST budou variantně navržena umístění technologií a místností pro řízení provozu do současných výpravních budov s jejich adaptací, přičemž se požaduje zabezpečení prostor jak proti nepovolenému vniknutí, tak proti znehodnocení havárií médií (technologie nesmí být pod místnostmi s rozvody kapalných médií). K tomu zpracuje Zhotovitel stavebně technický průzkum, pasport objektu a jeho využití. Druhou variantou bude novostavba provozně technologického objektu. Výsledné řešení stanoví Objednatel na podkladě investičního i provozního zhodnocení.
- 5.10.3. Ve všech ŽST i na zastávkách musí být zajištěna ochrana cestujících dle vyhl. 177/1995 Sb.
- 5.10.4. Objekty kolidující se stavbou budou odstraněny.
- 5.10.5. Součástí stavby bude též mobiliář, úpravy oplocení a orientační systém. Orientační systém bude ve všech železničních stanicích a zastávkách navržen nově podle aktuálně platných předpisů.
- 5.10.6. PD přístřešků a zastřešení bude zpracována dle Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 v platném znění dle části E2 v podrobnostech a rozsahu dle E1.4.

5.11. Životní prostředí

V rámci první fáze

- 5.11.1. V celé délce připravovaného záměru bude proveden podrobný biologický průzkum v jarním a letním aspektu.
- 5.11.2. Upozorňujeme, že záměr zasahuje do EVL Labe – Liběchov a EVL a PP Bílé stráně u Štětí. V blízkosti se dále nacházejí EVL a PR Holý vrch, PP Vehlovické opuky, přírodní park Rymář a další. Záměr prochází nadregionálním biokoridorem a několika regionálními biocentry - RBC Luh, Karlovka a Ústí Ohře Viz: <http://mapy.nature.cz>. Záměr se na několika místech nachází na hranici záplavového území Q100. Jedná se o vodoteče Labe, Pšovka, Liběchovka, Úštěcký potok.
- 5.11.3. Rovněž bude požádáno o odůvodněné stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které bude ihned po obdržení předáno Objednateli a na odd. ŽP SSZ. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.

V rámci druhé fáze

- 5.11.4. PD bude zpracována v co největší možné podrobnosti, aby byla plnohodnotným podkladem pro posouzení záměru z hlediska vlivu na životní prostředí. A rovněž, aby v dalších stupních nedocházelo k takovým změnám, které by mohly znamenat opětovný proces posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.
- 5.11.5. Část B.3 PD bude uspořádána následovně:

B.3.1. Souhrnná technická zpráva – popis jednotlivých složek životního prostředí

B.3.2. Biologický průzkum – v trase celé modernizace trati proběhne podrobný biologický průzkum (v jarním a letním aspektu). Na základě odůvodněného stanoviska podle § 45i) zákona č. 114/1992 Sb. bude požádáno o výjimky v rámci prací na hranici přítomných MZCHÚ a EVL.

B.3.3. Dendrologický průzkum – kapitola bude pracována v souladu s Metodickým pokynem generálního ředitele ze dne 20. 10. 2015, č.j.: S 23769/2015 – O15, především s částí II, kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě. Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny (rozhodnutí o povolení ke kácení, VKP, údržba). Součástí dendrologického průzkumu bude zajištění

rozhodnutí o povolení ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění k územnímu rozhodnutí. Upozorňujeme, že pokud budou dřeviny káceny v rámci významného krajinného prvku, tak zde podléhají povolovacímu procesu i podlimitní dřeviny. Přílohou kapitoly budou mapové zákresy zjištěné situace.

B.3.4. Posouzení vlivu na krajinný ráz

B.3.5. Akustická studie, měření hluku a vibrací:

B.3.5.1. Technická zpráva

B.3.5.2. Měření hluku a vibrací – protokoly

B.3.5.3. Hlukové mapy – denní/noční doba, s PHO a bez PHO, pro stávající a výhledový stav.

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

V akustické studii bude rovněž zpracována kapitola Vibrace. Dále bude zohledněn hluk ze stavební činnosti.

B.3.6. Odpadové hospodářství: důraz bude kladen na průzkum kontaminace štěrkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace štěrkového lože. V případě vzniku vyzískaného materiálu bude rozsah opětovného využití stanoven kategorizátorem a odborným posudkem oprávněné osoby na posuzování nebezpečných vlastností a bude schválen zástupcem Objednatele. Kontaminace štěrkového lože a ostatních zemin z demolovaných objektů (včetně výkopových zemin) bude určena na základě předběžného průzkumu, včetně chemického složení (geotechnické sondy atp.). Další částí bude i mapa s vytipovanými možnými deponiemi a mezideponiemi pro materiál za stavby.

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

Pro recyklaci štěrkového lože, případně stavebních odpadů, bude s příslušným správním úřadem projednáno umístění recyklační základny, včetně podmínek pro její provoz (přístupové cesty, rozptylová studie, vodohospodářská ochranná opatření atp.)

B.3.7. Zemědělská příloha

B.3.8. Lesní příloha

- 5.11.6. V případě **rekonstrukcí mostů** a propustků bude upřednostňováno zachování stávajícího profilu (případně jeho zlepšení). U objektů s migrační funkcí bude plně respektována Metodika AOPK ČR (1995): „Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů“.
- 5.11.7. **Dokladová část** bude obsahovat kapitolu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podložky dokladové části. Zde budou řazena následující vyjádření: k lokalitám NATURA 2000, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, výjimky, atd.
- 5.11.8. Na základě podrobně zpracovaných částí PD a biologického průzkumu, bude zpracováno **oznámení v rozsahu dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném**

znění. V části dokumentace B, bodě 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry - budou vyhodnoceny kumulativní vlivy i okolních navazujících staveb („Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo)“ a „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní n. (včetně) – Ústí nad Labem - Střekov (mimo)“).

- 5.11.9. Zpracované oznámení zhotovitel zašle prostřednictvím elektronické pošty k připomínkám na odd. ŽP SSZ, minimálně 14 dní před plánovaným odevzdáním. Po zpracování připomínek bude proveden tisk oznámení a jeho předání v počtu o tři výtisky a 2 verze v elektronické podobě (CD) přesahující počet vyhotovení stanovený na základě dohody zhotovitele s příslušným úřadem k posouzení dle § 6 odst. (5) zákona č. 100/2001 Sb.
- 5.11.10. Součástí oznámení v rozsahu dokumentace bude i **vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES)**, zde především článek č. 4 (7) a rovněž **vyhodnocení odolnosti stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU**, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí. Obě vyhodnocení budou uvedena zvlášť v položkách rozpočtu. (Podrobnosti budou sděleny na vstupním jednání, které svolá zhotovitel oznámení v rozsahu dokumentace).

5.12. Geodetická dokumentace

- 5.12.1. Geodetická dokumentace bude vyhotovena a předána v souladu s přílohou č. 1 Směrnice GŘ SZDC č. 11/2006, ve znění pozdějších změn a doplňků s úpravou v části I.3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů :
- Jako třetí odstavec se doplňuje „Body železničního bodového pole (ŽBP) se navrhují, stabilizují, zaměřují a dokumentují podle Metodického pokynu ředitele SZG Praha č.05/2011 (prozatímní) Pro tvorbu ŽBP - č.j. 2479/2011-SZG PHA-Ř ze dne 1. 12. 2011“,
 - Stávající třetí odstavec se nahrazuje textem „Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven Metodickým pokynem ředitele SZG Praha č.01/2012 (prozatímní) Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, fotokatalogy - č.j. 370/2012-SZG PHA-Ř (účinnost 13. 2. 2012), (oba dokumenty jsou umístěny na adrese www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni
 - Stávající čtvrtý odstavec se nahrazuje textem „Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací Správa železniční dopravní cesty a jinými subjekty č.j. 40952/2012-OIT (účinnost 1. 4. 2013) (dokument je umístěn na adrese www.tudc.cz/)“
- 5.12.2. Tato úprava se týká i odstavce Související dokumenty v základní části Směrnice GŘ SZDC č. 11/2006.
- 5.12.3. Na řešené trati existuje ŽBP splňující TKP staveb státních drah. Mapové podklady splňující TKP z roku 2015 existují v ŽST Mělník (km 370,702 - 372,972). V mezistaničních úsecích Mělník-Liběchov, Liběchov-Štětí, Štětí-Hoštka a Hoštka-Litoměřice existují mapové podklady splňující TKP vyhotovené v roce 2010, resp. 2011. V ŽST Liběchov, Štětí, Hoštka a Polepy existuje vektorová JŽM z roku 2004, rep. 2005 nesplňující TKP staveb státních drah. ŽBP a stávající mapové podklady budou poskytnuty z archivu SZG Praha.
- 5.12.4. Nové mapování do hranic dráhy všech dotčených ŽST a reambulaci stávajících mapových podkladů v rozsahu km 370,700 – 406,200 zajistí objednatel prostřednictvím SZG.
- 5.12.5. Případné doplnění dalších geodetických a mapových podkladů (při umístění nových objektů mimo stávající hranici dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů či účelového mapování objednaného projektantem) si zajistí zhotovitel dle předpisů uvedených v odst. „Geodetická dokumentace“ tohoto dokumentu.
- 5.12.6. ÚOZI Objednatele před započítáním prací poskytne Zhotoviteli vzor tabulky s názvem: „Přehled majetkoprávního vypořádání.xls“ pro vypořádání majetkoprávních vztahů, která bude závazná pro všechny stadia stavby a po celou dobu stavby bude postupně aktualizována Zhotovitelem a bude předávána dle dohody s ÚOZI Objednatele.
- 5.12.7. Geodetická dokumentace musí být ověřena úředně oprávněným zeměměřickým inženýrem (fyzická osoba, které bylo uděleno úřední oprávnění podle § 13 odst. 1, písm. a) a c) zákona č. 200/1994 Sb. o zeměměřictví, v platném znění).

6. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

6.1. Podmínky odevzdání záměru projektu a přípravné dokumentace

6.1.1. Přípravná dokumentace bude obsahovat odpovídající technické řešení stavby a stanoví celkové investiční náklady stavby. Dokumentace bude přehledně upravena, všechny části budou řádně očíslovány a popsány a opatřeny seznamem v nich uložené dokumentace.

6.1.2. Čistopis přípravné dokumentace bude Zhotovitelem autorizován minimálně ve třech soupravách, tj. opatřen razítkem příslušné autorizované osoby a jejím podpisem. Na koordinačních výkresech ve všech soupravách bude potvrzení Zhotovitele PD o provedené podrobné koordinaci jednotlivých profesí a navazujících objektů a provozních souborů stavby s otiskem razítka odpovědných autorizovaných osob a jejich podpisem.

6.1.3. Pokyny pro odevzdání díla:

- Přípravná dokumentace k připomínkám a projednání v rámci SZDC.

Počet vyhotovení:

4 x v listinné podobě, soupravy 1 – 4 s označením „KONCEPT k projednání“

+ 4 x situační výkresy stavby

15 x v digitální podobě ve formě uzavřené obecně přístupné („pdf“)

Dále dle potřeby k projednání (výkaz výměr)

- Přípravná dokumentace k projednání s dotčenými orgány státní správy a samosprávy a fyzickými/právníckými osobami dotčenými stavbou.

Počet vyhotovení:

3 x v listinné podobě, soupravy 1 – 3 s označením „NÁVRH PD k projednání“

3 x v digitální podobě ve formě uzavřené obecně přístupné („pdf“)

Dále dle potřeby k projednání

- Dokumentace pro Oznámení v rozsahu dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Počet vyhotovení po připomínkách odd. ŽP:

o tři výtisky a 2 verze v elektronické podobě (CD) více, přesahující počet vyhotovení stanovený na základě dohody zhotovitele s příslušným úřadem k posouzení dle § 6 odst. (5) zákona č. 100/2001 Sb.

Dále dle potřeby k projednání

- Kompletní přípravná dokumentace se zpracovaným závěrem z procesu posouzení vlivů stavby na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění – dokumentace pro územní řízení po zapracování připomínek z projednání (včetně kompletní dokladové části) k okamžitému podání žádosti o ÚR (čistopis).

Počet vyhotovení:

4 x v listinné podobě, soupravy 1 – 4

V digitální podobě:

11 x CD/DVD – 1 x otevřená a 10 x uzavřená forma, bez rozpočtů

3 x CD/DVD – uzavřená forma, vč. rozpočtu

2 x CD/DVD – rozpočet stavby 1 x v otevřené a 1 x v uzavřené formě

- Záměr projektu vč. všech povinných příloh a ekonomického hodnocení k projednání

V digitální podobě:

6 x v digitální podobě v otevřené formě vč. CBA tabulek

Dále dle potřeby k projednání (výkaz výměr)

- Záměr projektu (čistopis) ke schválení do Centrální komise MD.

Počet vyhotovení:

3 x v listinné podobě, soupravy 1 – 3

5 x v digitální podobě ve formě uzavřené obecně přístupné („pdf“)

- Vydání pravomocného územního rozhodnutí, popř. vydání vyjádření stavebního úřadu podle § 15 stavebního zákona
- Přípravná dokumentace (čistopis) ke schválení na SZDC

Počet vyhotovení:

4 x v listinné podobě, soupravy 1 – 4

5 x v digitální podobě ve formě uzavřené obecně přístupné („pdf“)

- Kompletní přípravná dokumentace po ukončení územního řízení a schválení v rámci SZDC.

Počet vyhotovení:

4 x v listinné podobě vč. rozpočtů, soupravy 1 – 4

5 x v digitální podobě v otevřené formě vč. rozpočtů

2 x CD/DVD – struktura TreeInfo, kompletní otevřená verze dokumentace

10 x v digitální podobě v uzavřené formě, bez rozpočtu (pro soutěž a další stupeň dokumentace)

6.1.4. Dokladová část “H” – bude rozdělena:

- projednání dokumentace na poradách, záznamy a zápisy z porad,
- projednání se správci inženýrských sítí,
 - vyjádření k existenci sítí, včetně kontaktů na vytýčení,
 - vyjádření k úpravě a přeložkám sítí,
- projednání se státní správou + dotčené orgány,
- projednání – smlouvy s vlastníky dotčených nemovitostí (pozemků a staveb) nebo jinými oprávněnými,
- předjednání s případnými budoucími vlastníky vyvolaných investic,
- stanoviska k dokumentaci z připomínkového řízení, včetně rozhodnutí o akceptování připomínek.

6.1.5. Řazení dokladů bude přehledné se seznamem s pořadovými čísly, uvedením adres, č.j. a platností dokumentů, popř. kontaktů. Ke všem dokladům z projednání je nutný komentář Zhotovitele, jak jsou řešeny připomínky obsažené ve vyjádřeních, resp. zda jsou vyjádření kladná. Vyjádření mající formu rozhodnutí musí být opatřena potvrzením o nabytí právní moci.

6.1.6. Dle potřeby a požadavků příslušných úřadů bude zhotoven počet výtisků a podkladů pro projednání a podklady pro jednotlivá řízení; a dle potřeby budou Objednateli průběžně poskytovány v digitální verzi.

6.2. Ekonomické hodnocení a Záměr projektu

6.2.1. Dle směrnice č. V-2/2012 čl. 5.2 není ekonomické hodnocení efektivnosti požadováno v tom případě, jestliže od schválení příslušné SP nedošlo k takovým změnám parametrů projektu (např. technickým, časovým – harmonogram či finančním), které by podstatně ovlivnily hodnocení ekonomické efektivnosti celého tahu/trati.

6.2.2. V opačném případě bude ekonomické hodnocení zpracováno podle „Metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“ (dále jen Metodika) a „Prováděcích pokynů k Metodice“, resp. podle aktuální verze pokynů platných v době zpracování ZP.

6.2.3. Bude obsahovat vyčíslení nákladů a přínosů vč. vypracování CBA tabulek finanční a ekonomické analýzy, jejichž šablony jsou zveřejněné ve Věstníku dopravy č. 05/2014, Příloha 1 a 2.

6.2.4. Dokumenty jsou dostupné na http://www.mdcz.cz/cs/Vestniky/Vestnik_dopravy.htm

6.2.5. Hodnocení ekonomické efektivnosti investice bude postupovat dle vyhlášky „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury“ prokázané metodou CBA.

- 6.2.6. Záměr projektu bude zpracován podle Směrnice MD ČR č. V-2/2012 v platném znění upravující postupy MD, investorských organizací a SFDI v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu.
- 6.2.7. Náklady stavby budou zpracovány podle „Směrnice GŘ SŽDC č. 20/2004 k členění nákladů stavby a SŽDC, s. o.“ ze dne 19. 11. 2004 (Závazný způsob členění nákladů stavby a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů) a „Dodatku č. 3 změny v řazení vybraných položek do souhrnného rozpočtu“ č. j. 2245/05-OI ze dne 27. 10. 2006, které budou součástí dokumentace. Budou rozděleny podle majetku Správa železniční dopravní cesty, státní organizace a ostatní.
- 6.2.8. Souhrnný rozpočet PD bude respektovat vývoj inflace podle pokynů Objednatele v době dokončování PD.
- 6.2.9. V nákladech stavby musí dokumentace obsahovat náklady v A 1.2 IIC ve výši dle směrnice GŘ SŽDC č. 20/2004 a též náklady na činnost koordinátora bezpečnosti v souladu s č. j. 39431/07-OI z 30. 11. 2007.
- 6.2.10. V souhrnném rozpočtu PD je nutné zohlednit budoucí náklady na poradenské firmy, náklady na zpracování zprávy o bezpečnosti ke kolaudaci stavby a publicitu (Billboard, slavnostní zahájení/ukončení, banner, pozvánka, tisková zpráva, inzerce, pamětní deska). Jednotlivé ceny za publicitu jsou stanoveny SŽDC s. o. a budou předány v aktuální formě na požádání v průběhu projednávání PD.
- 6.2.11. Dokumentace bude obsahovat položkový rozpočet v digitální i tištěné podobě. Výkaz výměr bude vycházet z OTSKP (Oborový třídník stavebních konstrukcí a prací). Náklady na vyzískaný materiál budou oceněny v souladu se Směrnicí GŘ SŽDC č. 42 ve znění všech změn a dodatků. Vyzískaný materiál vkládaný d stavby bude oceněn v řádku B. 1.3 souhrnného rozpočtu – hodnota prací a vyzískaného materiálu dodávaných investorem.

7. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

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

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1


772 58 Olomouc

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

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

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

Schválil dne: 21. 8. 2016


Vypracoval: Kateřina Hrstková, DiS.
Dne: 19. 8. 2016


Ing. Bohuslav Stečín, MSc.
náměstek ředitele SSZ pro techniku