

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Dokumentace pro územní řízení

**„Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad
Labem západ (mimo) – Chabařovice
(včetně)“**

Datum vydání: 13. 5. 2020

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1 Předmět zadání	3
1.2 Hlavní cíle stavby	3
1.3 Místo stavby	3
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.1 Závazné podklady pro zpracování	4
2.2 Ostatní podklady pro zpracování	5
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	5
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	5
4.1 Všeobecně	5
4.2 Dopravní technologie	6
4.3 Organizace výstavby	6
4.4 Zabezpečovací zařízení	6
4.5 Sdílovací zařízení	7
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	9
4.7 Železniční svršek a spodek	11
4.8 Mosty, propustky, zdi	12
4.9 Ostatní objekty	14
4.10 Pozemní stavební objekty	14
4.11 Geodetická dokumentace	15
4.12 Životní prostředí	15
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	17
5.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:	17
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	18
7. PŘÍLOHY	18

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve Všeobecných technických podmínkách.

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

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování Dokumentace pro územní řízení (dále DÚR) stavby „Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo) – Chabařovice (včetně)“.
- 1.1.2 Součástí DÚR jsou činnosti zajišťující komplexní veřejnoprávní projednání a zajištění potřebných dokladů, podkladů a certifikátů nutných k vydání územního rozhodnutí, případně územního souhlasu nebo závazného stanoviska orgánu územního plánování dle požadavků zákona č. 183/2006 Sb. Za splnění bude považováno řízení bez přerušení. V případě podání neúplné žádosti bude tento stav podléhat sankci.
- 1.1.3 Dokumentace bude obsahovat úplnou a kompletní dokladovou část, ve které budou soustředěna platná kladná vyjádření dotčených orgánů státní správy, vyjádření všech dotčených správců či vlastníků inženýrských sítí a ostatních organizací v rozsahu nutném pro vydání územního rozhodnutí a pro schvalovací řízení stavby v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“).
- 1.1.4 Součástí stavby bude zajištění posouzení vlivu na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (zákon EIA).
- 1.1.5 Hodnocení ekonomické efektivity (dále EH) bylo zpracováno v rámci Záměru projektu akce „Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo) – Chabařovice (včetně)“.
- 1.1.6 Dokumentace bude respektovat závěry vybrané varianty Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany.
- 1.1.7 Dokumentace prověří potřebné volné výšky pod mosty, ve vztahu ke změně trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz.
- 1.1.8 Dokumentace bude respektovat závěry a doporučení oponentního posudku „Posouzení Záměru projektu Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo) - Chabařovice (včetně)“, ze dne 5. 2. 2020.
- 1.1.9 Dokumentace bude odpovídat požadavkům Stavebního zákona č.183/2006 Sb., všech platných vyhlášek dotvářejících tento zákon, dále požadavkům Zákona o drahách č.266/1994 Sb., a dalším souvisejícím zákonům a vyhláškám v platném znění, jakož i platným směrnícím a předpisům SŽ. Dokumentace pro územní řízení stavby bude řešit koncepci a rozsah stavby, který je dán Směrnicí generálního ředitele č.11/2006, ve znění Pokynu SŽDC PO-07/2019-GR a pozdějších změn a doplňků.
- 1.1.10 V průběhu zpracování dokumentace budou provedeny průzkumy a měření v rozsahu potřebném pro zpracování DÚR.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Cílem rekonstrukce je zejména dosažení traťové třídy zatížení D4, prostorové průchodnosti Z-GC, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu.

1.3 Místo stavby

- 1.3.1 Kraj: Ústecký
- 1.3.2 Okres: Ústí nad Labem
- 1.3.3 Trať dle č. JŘ: Č. 130 – Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří
- 1.3.4 TÚ: 0591 Ústí nad Labem – Most
- 1.3.5 TUDU : 0591 B3 žst. Ústí nad Labem západ-os.n. - žst. ÚL záp.-v.kříž
(kol.601-603)
Kolej 52: 3,843 - 3,860 km

Výhybky č.: 812, 813, 816, 817

0591 B5 Žst. Ústí nad Labem západ-v.kříž - Žst. ÚL záp.-Hrbovice
(kol.51,52)

Kolej 51: 3,860 - 5,181 km

Kolej 52: 3,860 - 5,181 km

0591 B7 Žst. Ústí nad Labem západ-Hrbovice

Kolej 52: 5,181 - 5,267 km

TK 1: 5,263 - 5,301 km

Výhybky č.: 852, 853, 854

0591 04 Ústí nad Labem západ-Hrbovice - Chabařovice

TK 1: 5,301 - 10,806 km

TK 2: 5,301 - 10,806 km

0591 C1 Žst. Chabařovice

TK 1: 10,806 - 10,930 km

TK 2: 10,806 - 10,852 km

SK 1: 11,002 - 11,990 km

SK 2: 10,952 - 12,081 km

Výhybky č.: 1, 3, 4, 5, 7, 8, 33, 34, 39, 40, 41, 42

1.3.6

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 / F2
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	160
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	504
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	130
Číslo traťového a definičního úseku	0591 0591 B3, 0591 B5, 0591 B7, 0591 04, 0591 C1
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	120
Trakční soustava	stejnoseměrná 3000 V
Počet traťových kolejí	2

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závazné podklady pro zpracování

2.1.1 Záměr projektu, 09/2019, METROPROJEKT Praha a.s.

2.1.2 Zápis z 224. Centrální komise MD ze dne 7. 4. 2020

2.1.3 Oponentního posudek „Posouzení Záměru projektu Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo) - Chabařovice (včetně)“, ze dne 5. 2. 2020

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 SŽG Praha poskytne platné železniční bodové pole a mapové podklady (výkres a seznam souřadnic) v rozsahu TÚ 0591 km 3,843 – 12,348 do hranic dráhy z roku 2018 a 2019.
- 2.2.2 Stanovení priorit implementace interoperability na české železniční síti ve vazbě na podporu z fondů EU v období 2014 – 2020, Profesní tým Národní Technologické Platformy, „Interoperabilita železniční infrastruktury“, 02/2014 je k dispozici k nahlédnutí u zadavatele.
- 2.2.3 Verifikace a souhrnné vyjádření OŘ Ústí nad Labem, ze dne 12. 5. 2020, k ZP „Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo) – Chabařovice (včetně)“, které jsou nedílnou součástí tohoto dokumentu (příloha 7.1.1).

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1 „GSM-R Ústí nad Labem – Chomutov“, (PD SUDOP Praha a.s., 07/2019)
- 3.1.2 „Rekonstrukce žst. Bohosudov“, (DSP, SUDOP Praha a.s., 12/2018)
- 3.1.3 „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“, (ZP a PD – část B.2 Provozní a dopravní technologie, investori: SŽ, Zhotovitel: PROJEKT servis spol. s r.o.)

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

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

- 4.1.8 V průběhu prací si Zhotovitel zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami.

4.2 Dopravní technologie

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

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 Bude zpracován návrh postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky). Prioritou pro stanovení optimálního postupu výstavby musí být zejména minimalizace délek výluk potřebných pro řešení stavbu. Nutné je rovněž minimalizovat také omezení resp. znemožnění obsluhy vleček a všeobecných nakládkových a vykládkových kolejí. Bude uvedena délka trvání výluky, činnost zabezpečovacího zařízení, vymezení vylučovaného trakčního vedení, stručný rozsah prací, počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout apod.
- 4.3.2 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. TV a ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu - časovém období.
- 4.3.3 POV musí respektovat, že stavba bude z části probíhat na hranici evropsky významné lokality, aktivní zóny záplavového území Q100 a v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů III. stupně.
- 4.3.4 Navrhnout organizaci výstavby tak, aby nedocházelo k nákladným mezistavbám a provizoriím, minimalizovat dopady NAD.

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 Na St.5 Ústí n.L. západ je v provozu SZZ reléové 3.kategorie, AŽD-71 s číslíkovou volbou, rok výroby 1982, pro zjišťování volnosti slouží KO 4300 a KO 3102 s přenosem kódu VZ. V mezistaničním úseku Ústí nad Labem západ - Chabařovice je v provozu TZZ 3.kategorie, obousměrný soustředění AB 3-82. Rok výroby 1982, výstroj je umístěn ve čtyřech stanovištích. Pro zjišťování volnosti slouží KO 3400 s přenosem kódu VZ. Na trati je 14 ks oddílových návěstidel AŽD 70. V 1. TK v km 9,250 je instalováno zařízení ASDEK rok výroby 2016, dohledové pracoviště Na St.5 Ústí n.L. západ. V ŽST Chabařovice je v provozu SZZ reléové 3.kategorie, AŽD-71 s číslíkovou volbou, rok výroby 1982, pro zjišťování volnosti slouží KO 4300

s přenosem kódu VZ, do stanice je zaústěna vlečka, výhybkou č.22, která není v současné době provozována. Vnitřní výstroj SZZ je umístěna ve výpravní budově ŽST Chabařovice.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 V celém úseku stavby se předpokládá použití přenosu kódu národního VZ třídy B a zábrzdňá vzdálenost 1000 m. Systém bude při modernizaci použit ve stávajícím rozsahu. Nasazení národního systému VZ budou odpovídat použité prostředky pro zjišťování volnosti. Pro jízdu vlaků rychlostí vyšší než 100 km/h bude využíván národní systém VZ. Podle NIP ERTMS může být nasazení VZ typu B (LS) uvažováno pouze za podmínky, že bude tento systém zrealizován a zprovozněn nejpozději 1 rok před zahájením výhradního provozu. Pro nově navržené prostředky pro spolupůsobení vlaku budou použity kolejové obvody a počítače náprav. Z důvodu obnovy NVZ je možno předpokládat použití obou uvedených systémů pro zjišťování volnosti (KO i PCN současně). Navržené prostředky musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, CLC/TS 50238-2, ČSN CLC/TS 50238-3. S ohledem na připravovanou konverzi trakční napájecí soustavy bude kabelizace navržena podle zásad pro tratě se střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz.
- 4.4.2.2 V ŽST Ústí n. L. západ St.5 se provedou úpravy stávající vnější a vnitřní výstroje stávajícího SZZ vyvolané změnou kolejového řešení a vazbou na nové TZZ.
- 4.4.2.3 V ŽST Chabařovice bude zřízeno nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu elektronické stavební s přípravou pro dálkové ovládání z CDP Praha. Dočasně místní ovládání navrženo z nové dopravní kanceláře v ŽST Chabařovice. Kolejové řešení a umístění návěstidel bude vycházet z dokumentu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejové řešení dopravce“ – č.j. 20009/2018-SŽDC-GR-06. K umístění technologických zařízení bude navržen nový technologický objekt stavební. Umístění objektu bude umožňovat souběžný provoz „nové“ a „staré“ technologie.
- 4.4.2.4 V mezistaničním úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice bude vybudováno nové TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu automatický blok. V celém tratovém úseku stavby se předpokládá přenos kódu národního VZ třídy B a zábrzdňá vzdálenost 1000 m. Nasazení národního systému VZ budou odpovídat použité prostředky pro zjišťování volnosti. Je možná kombinace kolejových obvodů a počítačů náprav.
- 4.4.2.5 V mezistaničním úseku Chabařovice – Bohosudov bude využito nové TZZ realizované v rámci stavby Rekonstrukce ŽST Bohosudov) TZZ 3. kategorie typu AB a navázáno do nového SZZ.
- 4.4.2.6 Vlastní výstavba systému ETCS a dálkového ovládání z CDP Praha bude řešena samostatnou stavbou. Pro nasazení systému ERTMS/ETCS bude nutno implementovat zásady, které budou umožňovat jeho vybudování.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 ŽST Chabařovice slouží jako dopravní nádraží, nezajišťuje dopravní obslužnost pro osobní ani nákladní dopravu. V ŽST Chabařovice je stávající sdělovací zařízení umístěno ve výpravní budově ve sdělovací místnosti na 1.NP. Železniční stanice je vybavena následujícím základním sdělovacím zařízením ve vlastnictví SŽ a ČD-T. V předmětném úseku tratě se připravuje samostatná investiční akce ČD-T, v rámci které se bude stávající optický kabel ČD-T o kapacitě 36 vláken vyměňovat za nový optický kabel ČD-T o kapacitě 72 vláken. Současně s tímto novým kabelem ČD-T se do stávající

trubky HDPE ve vlastnictví ČD-T přifoukne nový optický kabel SŽ o kapacitě 72 vláken. Realizace se očekává v horizontu 1-2 roky. Následně se bude připravovat další stavba SŽ, v rámci které se bude budovat mobilní síť GSM-R, na tuto stavbu je v současné době zpracovaná přípravná dokumentace. Realizace se očekává v horizontu cca 2-4 roky. Projekt v ŽST Chabařovice se dotkne těchto místností a objektů. Sdělovací místnost v 1.NP ve VB, dopravní kancelář, zastřešení výpravní budovy a místnost IP39, označená v dostupných podkladech jako kancelář náčelníka stanice. Jedná se o prázdnou nevyužívanou místnost, která je situovaná na 2. NP v blízkosti DK, a která je vhodná po menších stavebních úpravách pro umístění nového sdělovacího zařízení.

- 4.5.1.2 ŽST Ústí n/L západ stavědlo 5, slouží pro řízení dopravy směrem na Chabařovice a Trmice, nezajišťuje dopravní obslužnost pro osobní ani nákladní dopravu. Projekt v ŽST Ústí n/L západ stavědlo 5, se dotkne těchto místností a objektů. Nová sdělovací místnost v 1.PP v budově stavědla, stará sdělovací místnost v 1.PP v budově stavědla, dopravní kancelář, zastřešení stavědla a venkovní rozvaděčová skříň na fasádě budovy, kde je ukončena místní kabelizace.

- 4.5.1.3 Traťový úsek Chabařovice – Ústí n/L západ st. 5 obsahuje tyto kabely a technologie. Kombinovaný metalický kabel DK 44, VTO u návěstních bodů a vjezdových návěstidel, DOK 36vl., zařízení pro diagnostiku závad jedoucích vozidel (ASDEK) a základnová stanice BTS sítě GSM-R, umístěná na st. 5.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 Návrh nového stavu sdělovacího řešení vychází ze zadávacích podmínek stavby, stávajícího stavu, požadavků ostatních technologií a ze směrnic SŽ platných v době zpracování této dokumentace. Dojde ke změně umístění nových technologií v ŽST Chabařovice. Ze stávající VB bude sdělovací technologie vymístěna, včetně ostatních technologií a dopravní kanceláře. V novém stavu bude vybudována nová technologická budova, ve které budou nové samostatné sdělovací místnosti pro SŽ a ČD-T. V těchto nových sdělovacích místnostech bude umístěno veškeré nové nebo přemísťované sdělovací zařízení. Na stavědle 5 se vybuduje Klientské pracoviště dálkového dohledu technologických systémů DDTS pro dohled technologií v ŽST Chabařovice. Připojení všech technologií bude provedeno na stávající servery DDTS na ústředním stavědle v ŽST Ústí nad Labem sever a na CDP Praha. Pro zajištění spojení a komunikaci bude doplněna technologická datová síť v ŽST Chabařovice na stavědle 5. V celém úseku Chabařovice – stavědlo 5 se vybuduje nová fyzická spojovací cesta. V ŽST Chabařovice se stávající sdělovací zařízení, které slouží pro provoz ŽST, kompletně zrekonstruuje. Na stavědle 5 se kompletně zrekonstruuje sdělovací zařízení, které souvisí s řízením traťového úseku na Chabařovice a dále se doplní nové zařízení, které souvisí s dálkovým dohledem pro ŽST Chabařovice. Celkové řešení respektuje jednotnost a návaznost na související stavbu „Rekonstrukce ŽST Bohosudov“, která řeší kabelizaci mezi ŽST Bohosudov a ŽST Chabařovice.

- 4.5.2.2 V traťovém úseku Chabařovice – Ústí n/L západ stavědlo 5 bude položen nový traťový kabel (TK). Z důvodu budoucího přechodu na střídavou trakci bude TK v provedení TCPKPFLEZE. Společně s TK budou položeny dvě HDPE trubky. Jedna provozní, do které se zařadí nový dálkový optický kabel (DOK) 72vl., druhá rezervní. Pro optické spojení ze stavědla 5 do ŽST Ústí nad Labem západ a dále do sítě SŽ se využije stávající místní optický kabel na stavědle 5. Využívání tohoto stávajícího místního optického kabelu bude pouze přechodným řešením. Cílovým řešením v uvedeném úseku bude nový dálkový optický kabel (DOK), který bude součástí stavby týkající se celkové rekonstrukce ŽST Ústí nad Labem západ. V celém traťovém úseku budou nahrazeny a přemístěny stávající venkovní telefonní objekty podle nového stavu zabezpečovacího zařízení. Kvůli pracím na železničním svršku budou

v traťovém úseku provedeny přeložky stávajících kabelových tras SŽ a ČD-T, tak, aby byl po dobu stavby zachován jejich provoz. Dále budou v traťovém úseku provedeny ochrany a přeložky sdělovacích sítí cizích operátorů.

- 4.5.2.3 V ŽST Chabařovice dojde k vybudování nového sdělovacího zařízení, které se umístí do nové samostatné sdělovací místnosti v nové technologické budově. Během stavby zůstane v provozu stávající telefonní zapojovač, který se po dokončení stavby odpojí. Úpravy rádiového zařízení TRS je nutné koordinovat s plánovanou stavbou GSM-R Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova. Dokud nebude systém GSM-R vybudován, bude systém TRS v provozu, zařízení ZL47 a související výbava se přemístí do nové sdělovací místnosti. Stávající MRS zůstane v provozu, její zrušení souvisí s výstavbou sítě GSM-R. Dokud nebude systém GSM-R vybudován, bude systém MRS v provozu. V technologických místnostech se vybudují systémy EZS s integrovanými požárními čidly, případně se vybudují samostatné systémy LDP (lokální detekce požáru). Systémy EZS a LDP budou napojeny do systému DDTS, které bude dohlíženo z nového klientského pracoviště DDTS v ŽST Chabařovice a na stavědle 5 v ŽST Ústí n/L západ. Veškeré nové kabelizace a rozvody budou ukončeny v nové sdělovací místnosti v nové technologické budově. V ŽST Chabařovice není nutné budovat sdělovací zařízení, které souvisí s dopravní obsluhou pro osobní nebo nákladní dopravu – rozhlas, informační zařízení, kamerové systémy apod. Kvůli pracím na železničním svršku budou v ŽST Chabařovice provedeny přeložky stávajících kabelových tras SŽ a ČD-T, tak, aby byl po dobu stavby zachován jejich provoz.

- 4.5.2.4 V ŽST Ústí n/L západ stavědlo 5, ve stávající venkovní kabelové skřínce bude ukončený nový traťový kabel od Chabařovic. Z traťového kabelu budou vyvedeny potřebné okruhy do nové sdělovací místnosti, kde bude také zaveden a ukončený nový DOK SŽ. Bude vybudována nová dopravní kancelář. Kvůli pracím na železničním svršku budou v obvodu stavědla 5 provedeny přeložky stávajících kabelových tras SŽ a ČD-T, tak, aby byl po dobu stavby zachován jejich provoz.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 V ŽST Ústí nad Labem západ jsou v provozu zastaralá silnoproudá zařízení, která doposud prošla pouze dílčími opravami bez celkové rekonstrukce. Napájení odběrů na chabařovickém zhlaví je provedeno z trafostanice 10/0,4kV St.č.5, která je zapojena do smyčky 10kV SŽ uzlu Ústí nad Labem. Na chabařovickém zhlaví je v provozu zastaralý systém EOVS napájený z rozvodny nn na St.č.5. Osvětlení je provedeno pomocí zastaralých stožárů typu JŽ. Na odb. Hrbovice je v provozu zastaralý systém EOVS, který je napájen kabelem nn z trafostanice 10/0,4kV St.č.5. Spolu s kabelem nn jsou vedeny i ovládací kabely DOÚO.
- 4.6.1.2 V traťovém úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice je v provozu napájecí kabel 6kV 50Hz, který slouží pro napájení zab. zař.
- 4.6.1.3 V ŽST Chabařovice jsou v provozu zastaralá silnoproudá zařízení, která doposud prošla pouze dílčími opravami bez celkové rekonstrukce. Napájení odběrů je provedeno z trafostanice 22/0,4kV, která je napájena přípojkou 22kV z distribučního vedení ČEZ. Ve stanici je v provozu zastaralý systém EOVS napájený z trafostanice 22/0,4kV. Osvětlení je provedeno pomocí zastaralých stožárů typu JŽ.
- 4.6.1.4 Stávající sestava TV je stejnosměrná 3kV. V ŽST Ústí nad Labem západ se datuje stavba TV k roku 1963, během 70 a 80.let došlo k částečné obnově

několika jednotlivých prvků TV. V roce 2014 došlo k částečné redukci v zatrolejování odstavných kolejí. V současnosti je část TV v havarijním stavu pouze s provizorní revizní zprávou. V úseku UL západ (cca od km 3,900) – Chabařovice je stavba TV z roku 1982 (přeložka celé tratě), částečně upraveno z důvodu výstavby mostu po roce 2000. V ŽST Chabařovice je TV z r. 1982 (přeložka celé tratě), v letech 2012 – 2014 došlo k redukci TV na cca 1/3 ŽST. V traťovém úseku se vyskytují silniční nadjezdy, pod kterými je snížena výška troleje i sestavy a dále mostní objekty s atypicky uchycenými trakčními podpěrami. Ukolnění je převážně realizováno jako individuální pomocí průřezek.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 V ŽST Ústí nad Labem západ bude provedena komplexní rekonstrukce EOv na chabařovickém zhlaví stanice, zastaralý systém bude nahrazen systémem s proudovými chrániči. Napájení bude provedeno nově ze stávající trafostanice 10/0,4kV u st.5. Jedná se o výhybky: 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 816, 817, 819, 820 a 821. Napájení EOv zbylých výhybek bude převedeno ze stavědla č.5 do trafostanice. V trafostanici 10/0,4kV u St.č.5 bude provedena příslušná úprava technologie vč. DRT. EOv bude ovládáno ze systému DD TSŽDC. Na chabařovickém zhlaví bude dále provedena rekonstrukce osvětlení, která naváže na nové osvětlení vybudované v rámci samostatné stavby. Nově budou z trafostanice st.č.5 položeny ovládací kabely pro ÚO na chabařovické zhlaví a dále do ŽST Ústí nad Labem západ – Hrbovice. V trafostanici č.5 bude instalován nový ovladač ÚO, zbylé odpojovače ze stavědla č.5 budou přeměrovány do nového ovladače v trafostanici. Dále bude provedena rekonstrukce kabelu 10kV mezi TS Trmice a TS DKV.
- 4.6.2.2 V úseku Ústí nad Labem Západ – Ústí nad Labem západ – Hrbovice budou nově z trafostanice st.č.5 položeny ovládací kabely pro ÚO do ŽST Ústí nad Labem západ – Hrbovice. Spolu s novými kabely pro ÚO bude veden i nový kabel NN pro napájení EOv v ŽST Ústí nad Labem západ – Hrbovice. Dále bude provedena pokládka nového kabelu 6kV, resp. bude použit kabel 22kV.
- 4.6.2.3 V úseku ŽST Ústí nad Labem západ – odb. Hrbovice bude vybudováno nové EOv na výhybkách č.851, 852, 853 a 854. Dále bude řešeno nové osvětlení výhybek. Napájení EOv a osvětlení bude provedeno novou přípojkou nn z trafostanice u st.č.5. Ovládání EOv a osvětlení bude provedeno ze systému DD TSŽDC.
- 4.6.2.4 V úseku Ústí nad Labem západ – Hrbovice – Chabařovice bude provedena pokládka nového kabelu 6kV, resp. bude použit kabel 22kV.
- 4.6.2.5 V ŽST Chabařovice bude ve stávající budově silového napájení (budova trafostanice) upraveno energetické centrum obsahující trafostanici 22/0,4kV, rozvodnu nn, místnost DRT a dále STS 6kV. Trafostanice bude napájena přípojkou 22kV ze stávajícího vedení ČEZ, prostorově však musí být nachystána pro připojení na LDSŽ 22kV SŽ. Trafostanice bude zapojena do systému DRT. Dále bude ve stanici provedena komplexní rekonstrukce EOv, osvětlení, rozvodů nn a DOÚO. Z upravené rozvodny nn budou napojeny stávající i nové odběry. Ovládání EOv a osvětlení bude provedeno ze systému DD TSŽDC. Přes stanici, až na konec stavby, bude položen nový kabel 6kV, resp. použit kabel 22kV. Rovněž bude provedena přeložka kabelu 22kV, který slouží pro napájení ŽST Bohusudov.
- 4.6.2.6 Rekonstrukce trakčního vedení je navržena v rozsahu rekonstrukce železničního svršku a spodku pro zajištění sjízdnosti a dle požadavků investora. V celém rozsahu stavby bude zohledněn výhledový přechod trakčního vedení na napětovou hladinu vn 25kV AC dle studie „Koncepte přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE“, schválené

Centrální komisí MD dne 20. 12. 2016. Ukolejnění bude navrženo kompletně nové jako individuální pomocí opakovatelných průřazek. Koordinační schéma ukolejnění bude součástí dokumentace pro stavební povolení. V ŽST Ústí nad Labem západ budou navrženy nezbytné úpravy TV, vyvolané rekonstrukcí svršku a změnami traťové rychlosti včetně mechanických dělení pro navázání staničních trakčních systémů. Rovněž bude rekonstruováno připojení napájecího vedení v rámci stožárů L1, L2, L3, L4.

- 4.6.2.7 V úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice bude s ohledem na zvýšení traťové rychlosti a rekonstrukci tratě trakční vedení kompletně rekonstruováno. Místa se sníženou výškou troleje a sestavy, jakož i místa s atypicky uchycenými trakčními podpěry budou detailněji řešeny v dokumentaci pro stavební povolení. Ukolejnění bude nové v celém rozsahu traťového úseku.
- 4.6.2.8 V ŽST Chabařovice bude s ohledem na zvýšení traťové rychlosti a novou konfiguraci kolejíště bude trakční vedení kompletně rekonstruováno. V rámci DSP budou upřesněny závěsy trakčního vedení typu SIK nebo směrového lana, včetně ukolejnění kovových konstrukcí.

4.7 Železniční svršek a spodek

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 V celém úseku je umožněna traťová rychlost až 120 km/h, maximální sklon tratě je 8,00 ‰.
- 4.7.1.2 V ŽST Ústí nad Labem západ je v dotčených kolejích následující sestava železničního svršku. Staniční kolej č. 51,52 kolejnice R65 pražce SB6 rok vložení 1982. Výhybky (č. 812, 813, 816, 817, 852, 853, 854) jsou na vyžilych dřevěných pražcích, místy nefunkční odvodnění a zbahnělé šterkové lože s pravidelným dopadem na závady v GPK. Blátivá místa jsou v kolejích 601 a 602.
- 4.7.1.3 Ve dvojkolejním úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice je následující sestava železničního svršku kolejí č. 1,2. V Km 3,545 – 12,231 kolejnice R65, pražce betonové SB6, rok vložení 1982. V Km 12,231 – 13,827 kolejnice R65, rok 2004 a pražce betonové SB6, rok vložení 1985. Blátivá místa jsou v km 7,4 až 7,6. Na mostě přes dálnici D8 (km 7,810) se objevují závady v GPK – úbytek šterku v přechodové části.
- 4.7.1.4 Železniční stanice Chabařovice leží v km 11,214 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Prunéřov. Ve stanici je následující sestava železničního svršku. Staniční kolej č. 1,2 – kolejnice R65, pražce betonové SB6, rok vložení 1982. Staniční kolej č. 3, 5, 6, 8 – kolejnice S49, pražce betonové SB6, rok vložení 1982. Blátivá místa jsou ve 2. staniční koleji od výh. 5 k nástupišti a od návěstidla L2 k výh. 39, dále v přípoji mezi výhybkami 34 a 42. Problémy vykazuje odvodnění mostu v km 10,798. Dále dochází k poklesu 1. a 2. staniční koleje v místě podchodu k nástupišti v km 11,185 a v místě propustky v km 11,275. Kolejnice v předjízdových kolejích jsou vyhovující.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 V celé délce řešeného úseku se předpokládá rekonstrukce železničního svršku v dopravních kolejích. Do traťových a hlavních staničních kolejí bude vložen nový železniční svršek – kolejnice tvaru 60 E2 na betonových pražcích ve šterkovém loži. Ve stejném rozsahu je uvažováno i odtěžení starých a zřízení nových podkladních vrstev pod železničním svrškem (standardní tloušťky) v klasickém uspořádání včetně materiálu (šterkodrt). S ohledem na existenci blátivých míst a na závěry geotechnické rešerše bylo při propočtu

Investiční náročnosti užito zvýšeného koeficientu K pro konstrukce železničního spodku. Podél trati se předpokládá rekonstrukce prvků odvodnění. Rozsah zásahů do železničního spodku bude třeba upřesnit v dalším stupni přípravy na základě průzkumu kopanými sondami v celé délce řešeného úseku za účelem zjištění skutečného stavu podloží. Zároveň bude potřeba ověřit stabilitu zářezu v km 6,0 až 7,0.

4.7.2.2 Ve zhlaví ŽST Ústí nad Labem západ je navržena rekonstrukce celkem 5 ks výhybek (kolejová spojka 810-812, kolejová spojka 813-816 a odbočení traťové koleje výh. 817). Kolejová spojka 810-812 bude nově z výhybek tvaru J1:11-300 (namísto dnešního tvaru výhybek J1:9-300). Kolejová spojka 813-816 bude tvořena výhybkami J1:9-300 a J1:11-300 (rozdílné tvary výhybek jsou užity z důvodu odchýlení osy koleje č. 2 do navazujícího oblouku kvůli vytvoření dostatečně dlouhé mezipřímé). Výhybka 817 je navržena tvaru J1:18,5-1200 (namísto dnešního tvaru J1:12-500), což vyplynulo z pracovní porady dne 1.8.2018. Základní osová vzdálenost ve stanici je navržena na 4,75 m. V navazujícím oblouku (koleje 51, 52) je zachován poloměr vnitřní koleje 350 m s traťovou rychlostí 80 km/h (v návrhu je uvažováno převýšení $D=120$ mm). Uvažováno je zmenšení osové vzdálenosti z dnešních 4,2 m na 4,0 m, což vyplynulo z pracovní porady dne 1.8.2018. V oblouku odb. Hrbovice (výh. 851, 852, 853, 854) je navržena rekonstrukce všech výhybek a úprava osy odbočné koleje ve směru na trmický přesmyk (kolej 57). Osová vzdálenost je navržena na 4,75 m. Nově je odbočení do koleje 57 navrženo výhybkou tvaru J1:14-760. Kolejová spojka 853-854 je navržena z výhybek tvaru J1:12-500-I (s předpokladem pojezdění rychlostí 60 km/h). S ohledem na umístění kolejového „S“ ještě před mostním objektem bude osová vzdálenost v místě nové výhybky 854 pouze 4,52 m (při náhradě nosné konstrukce mostu v km 5,428 bude možné osovou vzdálenost rozšířit včas).

4.7.2.3 Geometrická poloha koleje mezi ŽST Ústí nad Labem západ a ŽST Chabařovice je navržena tak, aby vyhovovala pro traťovou rychlost až 150 km/h (návrh dle Dopravně-technologického posouzení trati Ústí nad Labem - Cheb, zpracovaného v rámci dokumentace Rekonstrukce trati v úseku Kyjice - Chomutov, PD (SUDOP PRAHA a.s., 11/2017). Uvažováno je zmenšení osové vzdálenosti z dnešních 4,2 m na 4,0 m.

4.7.2.4 V ŽST Chabařovice je navržena rekonstrukce všech dopravních kolejí (1, 2, 3, 4, 5a, 5b, 6) při zachování jejich stávající polohy. Změna os kolejí je navržena na ústeckém zhlaví (z důvodu vysunutí spojek mimo mostní objekt) a na bohosudovském zhlaví (vyrovnání protisměrných oblouků). Užité délky kolejí jsou navrženy tak, aby umožňovaly zastavení vlaku o délce až 740 m.

4.8 Mosty, propustky, zdi

4.8.1 Popis stávajícího stavu

4.8.1.1 V rekonstruovaném úseku se nachází 12 mostů, 6 propustků. Mosty a propustky budou rekonstruovány podle platných a využívaných metodik pro migraci živočichů (AOPK 1995, V. Hlaváč 2008, 2011).

4.8.2 Požadavky na nový stav

4.8.2.1 Ze stávajících 6 propustků bude 6 rekonstruováno. Rekonstrukce bude spočívat v sanaci čel propustku a nové SVI.

4.8.2.2 Na základě zadání se v rámci části Mosty, propustky a zdi uvažuje následující řešení projektové varianty následujícím kritériem plnění. U mostních objektů, které navrženým kritériím vyhovují, se obecně navrhuje jejich sanace

(rekonstrukce zdiva, izolace, obnova PKO, sjednocující nátery). U mostních objektů, které navržená kritéria nesplňují, je navrhována částečná nebo úplná rekonstrukce. Jednotlivé typové konstrukce jsou většinou modernizovány obdobnými moderními typovými konstrukcemi:

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

4.8.2.3 Jedná se o následující objekty:

- Most v km 5,428 - estakáda Staré Předlice,
- Most v km 7,114 - Hrbovice, bývalá pasovka,
- Most v km 7,282 - Hrbovice, cesta,
- Most v km 7,355 - Hrbovice, Podhořský potok,
- Most v km 7,810 - most přes D8,
- Most v km 8,035 - U obce Chabařovice, lesní cesta,
- Most v km 8,980 - U obce Chabařovice, lesní cesta,
- Most v km 9,562 - silnice Chabařovice – Chlumec,
- Most v km 10,037 - estakáda Chabařovice,
- Most v km 10,798 - silnice Chabařovice – Přestanov,
- Most v km 11,185 - podchod na nástupiště ŽST Chabařovice,
- Most v km 11,610 - ŽST Chabařovice, Důlní potok
- Propustek v km 4,004
- Propustek v km 4,720
- Propustek v km 8,580
- Propustek v km 9,469
- Propustek v km 10,990
- Propustek v km 11,275

4.8.2.4 Mostní objekty na modernizovaném úseku tvoří jednu z dominantních položek pro ekonomické hodnocení. Kromě ocelového mostu v km 7,810 přes dálnici D8 z roku 2003, který tvoří trám ztužený obloukem s dolní ortotropní mostovkou (tzv. Langerův nosník), jsou všechny objekty vybudovány v roce 1981. Z hlediska délky i nepříznivého stavebního stavu jsou nejdůležitějšími stavbami estakády v km 5,428 a v km 10,037, které jsou dle protokolů o podrobné mostní prohlídce zaříděny do stupně stavebního stavu 3, což je nejhorší stupeň. Objekty takto hodnocené je možno provozovat za předpokladu zvýšeného dohledu (běžná prohlídka se provádí jednou za 6 měsíců). Zároveň musí správce přistoupit k řešení stavebního stavu takového objektu. Ostatní objekty, kromě mostu přes dálnici D8, jsou prozatím zaříděny do stupně 2. Vzhledem k tomu, že všechny konstrukce z roku 1981 mají stejnou, nebo podobnou koncepci řešení spodní stavby, způsobu uložení nosné konstrukce, odvodnění, SVI,

detailů atd. Dá se v nejbližších letech předpokládat, že bez stavebního zásahu dojde ke zhoršení stavebního stavu a zařazení těchto objektů také do stupně 3. V době zpracování projektu nebyly na mostních objektech provedeny žádné další průzkumné práce, nebo zkoušky pro upesnění stávajícího stavu.

4.8.2.5 Uvažuje se s celkovou demolicí následujících objektů bez jejich náhrady:

Most v km 7,114 - Hrbovice, bývalá pasovka (prostor pod mostem není využíván, současná volná výška pod mostem je ve středním poli cca 2,0m),

Most v km 11,185 - podchod na nástupiště žst. Chabařovice (podchod je uzavřen, s jeho užíváním se nadále nepočítá, o zhoršující se technický stav by vedl k jeho celkové rekonstrukci nebo novému vybudování podchodu).

4.8.2.6 Požadavky do dalšího stupně (DÚR)

Na všech mostních objektech bude v dalším stupni DÚR proveden podrobný diagnostický průzkum, na jehož základě se stanoví zatížitelnost dle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů 2015. V měsících 09 a 10/2018 byly na základě úkolu GR SŽ provedeny mimořádné prohlídky všech mostních objektů s nosnými konstrukcemi z předpjatého betonu. V úseku, který je řešen předloženým záměrem projektu se to týká následujících mostů; km 5,428, km 8,035, km 8,980, km 9,562, km 10,037, km 10,798. Ze závěrů uvedených mimořádných prohlídek vyplynul požadavek na provedení podrobného diagnostického průzkumu u těchto objektů; km 5,428, km 8,035, km 10,037. Rozsah diagnostických prací bude určen po vzájemné dohodě projektanta a příslušného správce.

4.8.2.7 Na mostních objektech bude dle předpisu SŽDC S3 dle XII (Tab. 1) provedeno zřízení průběžné bezстыkové koleje.

4.8.2.8 Pro zvýšení traťové rychlosti na mostě v km 7,810 se požaduje zajištění zkušební jízdy pro ověření kmitání táhel ocelové konstrukce.

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

4.8.2.10 U objektů, kde jsou použity prefabrikované konzoly K0 se požaduje uvažovat s návrhem nových říms včetně spřažené desky.

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

4.8.2.12 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/24 do 2. třídy tratí.

4.9 Ostatní objekty

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

4.10 Pozemní stavební objekty

4.10.1 Popis stávajícího stavu

4.10.1.1 Technologický objekt

Původní technologie byla umístěna ve VB, která je v nevyhovujícím technickém stavu.

4.10.1.2 Trafostanice

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

4.10.2 Požadavky na nový stav

4.10.2.1 Technologický objekt

Pro umístění technologických zařízení SZZ bude navržen prostor nového technologického objektu, ve kterém bude umístěno následující; Dopravní kancelář se sociálním zařízením, situovaná v úrovni 1. nástupiště, Stavební ústředna, bateriová místnost a 2 místnosti pro sdělovací zařízení (ČDT a SŽ). Objekt bude napojen na přípojku vody, odkanalizován v souladu s požadavky DOSS. Kromě technologických sítí bude proveden rozvod NN, VZT a topení. Objekt bude zateplen a proveden v nízkoeNERgetickém standardu.

4.10.2.2 Budova je v dobrém technickém stavu. Objekt bude zmodernizován a bude navrženo propojení s novým technologickým objektem, kabelovodem.

4.11 Geodetická dokumentace

4.11.1 V případě doplnění geodetických a mapových podkladů (při umístění nových objektů mimo stávající hranici dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů či účelového mapování objednaného projektantem) je součástí zakázky jejich doplnění Zhotovitelem.

4.11.2 Zhotovitel provede v místě stavby kontrolu souladu předaných geodetických a mapových podkladů se stavem v terénu (aktuálnost podkladů) a zajistí jejich reambulaci a aktualizaci do hranice dráhy v rozsahu nezbytně nutném pro umístění stavby, za konzultace s ÚOZI objednatele.

4.11.3 Případné doplnění od Objednatele převzatého ŽBP zajistí Zhotovitel po dohodě se správcem ŽBP.

4.11.4 Majetkoprávní část Geodetické dokumentace bude reflektovat aktuální stav katastru nemovitostí v době zpracování (platný SPI a SGI).

4.11.5 Geodetická dokumentace pro DUR stavby musí být ověřena úředně oprávněným zeměměřičským inženýrem Zhotovitele (fyzická osoba, které bylo uděleno úřední oprávnění podle zákona č. 200/1994 Sb. o zeměměřičství, ve znění pozdějších předpisů, §13 odst. 1 písm. c), uvedeným ve Smlouvě o dílo.

4.11.6 Součástí odevzdané geodetické dokumentace bude i doplněná tabulka "Seznam nemovitostí dotčených stavbou" (viz VTP kapitola 5.2), která slouží jako podklad pro následnou kontrolu aktuálního stavu vypořádání majetkoprávních vztahů po ukončení stavby. Formu a obsah upřesní na vyžádání ÚOZI objednatele.

4.11.7 Kompletní Geodetická dokumentace pro DUR stavby bude zaslána Zhotovitelem ke schválení geodetem (ÚOZI) objednatele.

4.12 Životní prostředí

4.12.1 Část B. 6 DUR bude uspořádána následovně:

- B.6.1. Vliv stavby na životní prostředí - popis jednotlivých složek životního prostředí
- B.6.2. Biologický průzkum - bude proveden podrobný biologický průzkum (s jarním a letním aspektem) s důrazem na výskyt kriticky ohrožených a silně ohrožených živočichů a rostlin, a to v rozsahu záboru stavby a na základě požadavku dotčeného správního úřadu.
- B.6.3. Dendrologický průzkum - Kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu stromů (čj: 20180/2020-SŽ-GR-015, účinný 7. 4. 2020). Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí,

v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny (rozhodnutí o povolení ke kácení, VKP, údržba). Součástí dendrologického průzkumu bude zajištění rozhodnutí o povolení ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění k územnímu rozhodnutí. Přílohou kapitoly budou mapové zákresy zjištěné situace.

- B.6.4. Posouzení vlivu na krajinný ráz – nutnost konzultovat s příslušným OOP
- B.6.5. Akustická studie
 - B.6.5.1. Technická zpráva
 - B.6.5.2. Měření hluku a vibrací – protokoly
- B.6.5.3. Hlukové mapy – denní/noční doba, s PHO a bez PHO, pro stávající a výhledový stav

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

Součástí akustické studie bude i hluk ze stavební činnosti.

- Rozptylová studie – pro recyklaci šterkového lože, případně stavebních odpadů, bude s příslušným správním úřadem projednáno případné umístění recyklační základny, včetně podmínek pro její provoz (přístupové cesty, rozptylová studie, vodoohospodářská ochranná opatření atp.) Důraz bude kladen na automobilovou dopravu materiálu v zastavěném území.

- B.6.6. Odpadové hospodářství - Respektovány budou Metodický návod odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (MŽP Praha, 08/2018) a Metodický pokyn MŽP ke vzorkování odpadů (02/2008).

Důraz bude kladen na průzkum kontaminace šterkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace šterkového lože na základě pochůzky v rámci ZP. Bude provedeno vzorkování demolic – azbest. V případě vzniku vyzískaného materiálu bude rozsah opětovného využití stanoven kategorizátorem a odborným posudkem oprávněné osoby na posuzování nebezpečných vlastností a bude schválen zástupcem Objednatelů. Kontaminace šterkového lože a ostatních zemín z demolovaných objektů (včetně výkopových zemín) bude určena na základě předběžného průzkumu, včetně chemického složení (geotechnické sondy atp.). Další částí bude i mapa s vyúpanými možnými deponiemi a mezideponiemi pro materiál ze stavby.

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

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

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

- 4.12.2 Dokladová část bude obsahovat podslůžku Životní prostředí. Zde bude zařazeno: stanovisko k lokalitám NATURA 2000, vyjádření orgánu EIA, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, dohoda o kácení s OŘ, výjimky, souhlas o vynětí ze ZPF, vyjádření k odnětí PUPFL atd.
- 4.12.3 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 specialistovi životního prostředí SSZ. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.
- 4.12.4 Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i bude požádán příslušný orgán kraje o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.
- 4.12.5 Na základě vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody a podrobně zpracovaných částí DUR bude případně zpracováno Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Součástí Oznámení by bylo i vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení adaptačních a mitigačních opatření stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí. Obě vyhodnocení budou uvedena zvlášť v položkách rozpočtu (podrobnosti budou sděleny na vstupním jednání, které svolá Zhotovitel Oznámení).

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

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

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

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:
- Minimalizace výluk jen pro nutné průzkumné práce
 - Přednostně budou využívány výlukové časy sjednané pro činnost příslušného OŘ
- 5.1.1 Pokud stavba bude situována na pozemky ČD, bude přednostně respektována hranice UMVŽST (tzn. na pozemky, které budou převedeny do SŽ). Součástí dokumentace bude situace se zákresem SO a PS v katastrální mapě s barevným rozlišením pozemků ve vlastnictví ČR s právem hospodaření pro SŽ, pozemků ČD určených k převodu do

vlastnictví ČR s právem hospodaření pro Správu železnic, pozemků ČD a ostatních pozemků.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

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

Správa železnic, státní organizace
Centrum telematiky a diagnostiky
Oddělení dokumentace a distribuce tiskových materiálů
Malletova 10/2363
190 00 Praha 9 – Libeň

www: www.tudc.cz nebo www.szdc.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Souhrnné vyjádření vydané Oblastním ředitelstvím Ústí nad Labem, k žádosti o připomínky k dokumentaci „Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo) – Chabařovice (včetně)“ ve stupni ZP.

Zpracoval:

[Redacted signature]

Schválil:

Dře

14.05.2020

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 1143862

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 8e09572c-bb77-43e8-acdb-9d2c1176dbeb

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Darja ZAJÍCOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 06.10.2020 11:35:03



dc4cc402-89e3-4523-9d56-c892d428c75c