

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU

„Modernizace žst. Kralupy nad Vltavou“

Datum vydání: 25. 9. 2018

OBSAH

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1. PŘEDMĚT ZADÁNÍ	3
1.2. HLAVNÍ CÍLE STAVBY	3
1.3. MÍSTO STAVBY	4
1.4. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ)	4
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.1. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.2. OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	5
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	5
4.1. VŠEOBECNĚ	5
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	5
4.3. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	6
4.4. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	7
4.5. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	8
4.6. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	9
4.7. NÁSTUPIŠTĚ	10
4.8. ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	11
4.9. MOSTY, PROPUSTKY, ZDI	11
4.10. OSTATNÍ OBJEKTY	12
4.11. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	12
4.12. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	13
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	13
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	14

SEZNAM ZKRATEK

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

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je zpracování záměru projektu a doprovodné dokumentace stavby „Modernizace žst. Kralupy nad Vltavou“ v souladu se zadávací dokumentací.
- 1.1.2. Záměr projektu 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 směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.
- 1.1.3. Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání Záměru projektu na Centrální komisi Ministerstva dopravy (CK MD).
- 1.1.4. Doprovodná dokumentace bude zpracována v rozsahu potřebném k získání vstupů pro zpracování Záměrů projektu a v členění podle čl. 5.1.1.
- 1.1.5. Předmětem zakázky je dále projednání doprovodné dokumentace s dotčenými orgány a dotčenými osobami v rozsahu nutném pro její vydání.
- 1.1.6. Zhotovitel zajistí jednání o závěrečném projednání připomínek a Objednatel přijaté připomínky zapracuje do doprovodné dokumentace. Bez souhlasu Objednatele není oprávněn měnit obsah a rozsah doprovodné dokumentace. Při projednání zpracovávané dokumentace stavby bude postupovat v součinnosti s Objednatel a dbát jeho pokynů.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Cílem projektu je provedení modernizace železniční stanice se zlepšením jejích kvalitativních parametrů, směřující k:
 - zajištění bezpečného a spolehlivého provozu,
 - odstraněním technicky nevyhovujícího stavu ŽDC
 - zajištění bezbariérové přístupnosti nástupišť a prostor pro odbavení cestujících
 - zajištění propojení obou částí města napříč kolejištěm pomocí stávajícího (variantně nového) podchodu na nástupiště
 - modernizace výpravní budovy včetně bezbariérového napojení do podchodu
 - zvýšení bezpečnosti na přejezdu P2394 (km 0,685)
 - zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí,
 - dosažení délky staničních kolejí pro nákladní vlaky délky min. 740 m
 - zrušení svážného pahrbku v souladu s „Oznámením o postradatelnosti...“ č.j. 20212/2018-SŽDC-GŘ-O12 ze dne 23.3.2018
 - splnění parametrů daných legislativou,
 - plnohodnotné zapojení stanice do ETCS,
 - 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.
 - Zrychlení osobní dopravy zvýšením traťové rychlosti, optimalizace ŽST a rekonstrukce obou zhlaví trati Praha – Děčín a zhlaví ve směru trati na Kladno a Louny.
 - Snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů.

1.3. Místo stavby

1.3.1. ŽST Kralupy nad Vltavou

- Kraj: Středočeský
- Okres: Mělník
- Katastrální území: Kralupy nad Vltavou
- TUDU: 0801F3, 0801FG, 0801FA, 0801F1, 0801FB, 0801FT
- Začátek a konec stavby: km 435,651 až km 438,010
- Správce: SŽDC s. o., OŘ Praha

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

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F1
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	380 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	527
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	090
Traťová třída zatížení	D4
Trakční soustava	stejnoseměrná trakční soustava 3 kV, výhledově střídavá 25 kV
Počet traťových kolejí	dvoukolejná trať

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P3/F1
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	400 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	527
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	090
Traťová třída zatížení	D4
Trakční soustava	stejnoseměrná trakční soustava 3 kV, výhledově střídavá 25 kV
Počet traťových kolejí	dvoukolejná trať

Do železniční stanice Kralupy nad Vltavou jsou zaústěny celostátní dráhy Kladno – Kralupy nad Vltavou (386 00) a Kralupy nad Vltavou – Neratovice (482 00) a regionální dráha Kralupy nad Vltavou – Louny (401 00).

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. Národní implementační plán ERTMS, 09/2017.
- 2.1.2. Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní, čj.:20009/2018-SŽDC-GŘ-O3 z 8.3.2018.

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1. Geodetické a mapové podklady budou zajištěny Objednatelem prostřednictvím příslušné SŽG a budou platné pro další stupeň přípravy stavby.
- 2.2.2. Oznámení o postradatelnosti...“ č.j. 20212/2018-SŽDC-GŘ-O12 ze dne 23.3.2018 – bude předáno vítěznému uchazeči při podpisu SoD
- 2.2.3. Studie proveditelnosti průjezdu 1. TŽK železničním uzlem Praha (část týkající se výhledového počtu vlaků) - bude předáno vítěznému uchazeči při podpisu SoD

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1. ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín
- 3.1.2. Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem (mimo)
- 3.1.3. ETCS Kralupy nad Vltavou – Děčín státní hranice,
- 3.1.4. Rekonstrukce nelahozeveských tunelů
- 3.1.5. Vstup do oblasti ETCS
- 3.1.6. Stavba SČK „II/240 a II/101 přeložka silnic v úseku D7-D8, II. etapa
- 3.1.7. Zvýšení trakčního výkonu TNS Roztoky u Prahy

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Cílem stavby je rekonstrukce ŽST Kralupy nad Vltavou v rozsahu, nezbytném pro zajištění splnění cílů stavby. Součástí rekonstrukce bude průjezd trati Praha – Děčín minimálně v rozsahu hlavních kolejí, předjízdnych kolejí pro osobní i pro nákladní vlaky, dále nezbytné další části kolejiště podle potřeb dopravní technologie (úpravy konfigurací zhlaví, vyvolané dopady do staničních kolejí, zajištění délky kolejí atd.), podle potřeb technologických zařízení (nasazení nové staničního zabezpečovacího zařízení) a technického stavu. Součástí bude také výstavba nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií. Rekonstrukce železniční infrastruktury bude navržena s ohledem na nasazení systému ERTMS (umístění nástupišť a jejich délka, užitečná délka kolejí, dělení kolejových úseků, atd.). Bude zajištěna rekonstrukce nástupišť a přístupových cest pro cestující včetně zajištění bezbariérové přístupnosti, a to včetně příslušných úprav výpravní budovy. Rekonstrukce stanice musí plnit potřeby osobní i nákladní dopravy, především bezpečný a bezbariérový nástup a výstup cestujících v osobní dopravě, možnost řazení zátěže v obvodu nákladního nádraží nově s využitím výtažné koleje, ložných manipulací a obsluhy vleček zaústěných do stanice v nákladní dopravě.
- 4.1.2. V železniční stanici se navrhuje rekonstrukce šesti nástupišť (nástupiště I., IA., II., III., IV., V.) s novou výškou 550 mm nad TK. Všechna nástupiště budou přístupná ze stávajícího podchodu, který bude také rekonstruován, variantně z nového podchodu. Podchod bude také doplněn tak, aby sloužil i pro propojení výpravní budovy se sídlištěm Hůrka a V Zátíší.
- 4.1.3. Součástí modernizace bude také rekonstrukce výpravní budovy, včetně bezbariérového napojení do stávajícího podchodu.
- 4.1.4. Součástí stavby je celé osobní nádraží, koridorový průjezd, dále pak rekonstrukce zhlaví, zrušení spádoviště a také částečné rekonstrukce seřadovacího nádraží s prodloužením staničních kolejí pro zastavení nákladních vlaků délky 740 m.
- 4.1.5. Řešení kolejiště bude upřesněno při podrobnějším zpracování vč. dopadů z rozpracování dopravní technologie, návazností zab. zař., podmínek dotčených složek SZDC a dalších dopadů.

4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Popis dopravní technologie ve zprávě bude v rozsahu podle Směrnice č. 11/2006, příl. 1.
- 4.2.2. Pro stanovení výhledového rozsahu a organizace osobní dopravy budou osloveni objednatelé dopravy (MD O190 a IDSK). Rozsah nákladní dopravy pro výhledový stav bude vycházet ze schválené Studie proveditelnosti průjezdu 1. TŽK železničním uzlem Praha, ze ZP Rekonstrukce nelahozeveských tunelů a projektant rovněž osloví rozhodující přepravce ve stanici i navazujících směrech (Úžice – Neratovice; Kladno-Dubí, Velvary a Středokluky). Pro stanovení organizace nákladní dopravy v obvodu „nákladní nádraží“ budou osloveni dopravci, kteří jej v současné době využívají. Výsledný výhledový rozsah dopravy potvrdí, popř. upraví, SZDC O26. Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 4.2.3. Bude uvedeno schéma železniční stanice a všech navazujících traťových úseků s vyznačením kilometrických poloh hlavních návěstidel a jejich předvěstí. Návěstidla budou posouzena a navržena dle „Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ (dopis č.j. 20009/2018-SZDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018).
- 4.2.4. Budou doloženy provozní intervaly. Bude uveden přehled frekvence cestujících a přehled naložených a vyložených vozů za poslední tři roky ve stanici a na vlečkách. Dále bude doložen přehled počtu rozřazených vozů v obvodu nákladního nádraží.

- 4.2.5. Pro výhledovou organizaci dopravy bude zpracován návrh obsazení staničních kolejí během 2h špičky. Pro obvod „nákladní nádraží“ bude ze získaných podkladů určen potřebný počet dopravních kolejí. Dále bude vyhodnocena propustnost jižního a středního zhlaví. Výpočet propustnosti zhlaví provede a výsledky vyhodnotí Odbor základního řízení provozu (O12) GŘ SŽDC. Projektant zpracuje a dodá O12 pro potřeby těchto výpočtů požadované podklady, kterými jsou: výhledový rozsah dopravy, časové polohy vlaků a doby obsazení jednotlivými vlaky.
- 4.2.6. Vlakové cesty pro vlaky osobní dopravy pravidelně využívající odbočné směry výhybek budou navrženy přednostně pro rychlost alespoň 60 – 80 km/h.
- 4.2.7. Pro provoz vlaků nákladní dopravy délky 740 m dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 budou navrženy předjízdne koleje s dostatečnou užitečnou délkou, vyhovující zastavení takového vlaku.
- 4.2.8. V ZP bude zpracován rámcový návrh postupu výstavby za účelem zpracování ekonomického hodnocení a stanovení investičních nákladů.

4.3. Zabezpečovací zařízení

4.3.1. Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1. ŽST Kralupy nad Vltavou je zabezpečena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením RZZ AŽD 71 s číslicovou volbou, které se dle TNŽ 34 2620 řadí do 3. kategorie. Stanici tvoří obvod Kralupy n/V osobní nádraží, obvod Kralupy n/V nákladní nádraží a obvod Kralupy n/V nákladový obvod. RZZ bylo uvedeno do provozu v roce 1994. Pro indikaci průjezdu vlaku jsou ve velké části stanice zřízeny kolejové obvody KO 4300 s nosnou frekvencí 275 Hz. V ŽST není zřízen napájecí zdroj UNZ, SZZ je napájeno z distribuční sítě ČEZ, náhradní napájení je zajištěno dieselaagregátem. Výhybky jsou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Návěstidla v obvodu stanice jsou světelná. Ve stanici se nachází železniční přejezd zabezpečený PZS. Téměř všechna venkovní ZZ jsou starší jako RZZ, protože byla budována postupně během jednotlivých etap přestavby Kralup.
- 4.3.1.2. Traťový úsek Kralupy nad Vltavou – Libčice nad Vlt. je vybaven TZZ 3. kategorie ABE-1, Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves je vybaven UAB 3/74. TZZ v úseku Kralupy nad Vltavou – Chvatěruby a Kralupy nad Vlt. – Kralupy předměstí je AH, Kralupy nad Vltavou – Otovice je AH 83.
- 4.3.1.3. V ŽST Kralupy nad Vlt. je spádoviště vybavené typem KOMPAS-1 a JKB-U. Spádoviště využívá koleje SZZ. Mezi SZZ a spádovištěm jsou zřízeny reléové souhlasy k obsluze.

4.3.2. Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1. Nutno splnit podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.
- 4.3.2.2. Pro nasazení systému ERTMS/ETCS nutno vzít v úvahu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravních č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018“ a využít výsledky probíhajících a dokončených projektů 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,
 - bude provedena příprava na optimalizaci kolejových úseků dle požadavků dopravní technologie pro budoucí zmírnění omezení vlivu ETCS.
- 4.3.2.3. Vlastní výstavba systému ETCS bude řešena samostatnou stavbou „ETCS Kralupy nad Vltavou – Děčín, st. hranice“. Pokrytí úseků Kralupy nad Vltavou. – Kralupy nad Vltavou předměstí, Kralupy nad Vltavou - Otovice a Kralupy nad Vltavou - Chvatěruby signálem GSM-R pro vstup do oblastí ETCS je řešeno v připravované stavbě „Vstup do oblastí ETCS“, zpracovatel SUDOP Praha.
- 4.3.2.4. V ŽST Kralupy nad Vltavou bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s řídicí částí a dálkovým ovládním z CDP Praha. Nutno uvažovat s vyvolanými úpravami na CDP Praha včetně vyvolaných vazeb na již provozovaný systém dálkového ovládní řízení oblasti Kolín – Kralupy nad Vltavou.
- 4.3.2.5. S ohledem na potvrzené zrušení svážného pahrbku a spádovištního zabezpečovacího zařízení podle vydaného oznámení o postradatelnosti je nutno optimálně navrhnout ovládní a zabezpečení zbylého rozsahu kolejiště na základě dopravně technologického posouzení.
- 4.3.2.6. V rámci nového SZZ bude provedena rovněž výměna všech venkovních prvků zabezpečovacího zařízení.

- 4.3.2.7. K umístění technologických zařízení SZZ a TZZ využít přednostně stávající budovy a prostory.
- 4.3.2.8. Součástí dokumentace musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ, úvazek nových TZZ vybudovaných v předstihu v rámci stavby „Úprava zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem (mimo)“, včetně napájení jejich kolejových obvodů.
- 4.3.2.9. S ohledem na nové SZZ je nutno řešit nově ukolejnění včetně nového návrhu KSÚ a TP. Při řešení uzemnění nutno respektovat „Stanovisko k ukládání zemního páska do kabelové rýhy“ č.j. 3975/2015-O14 z 27.1.2015.
- 4.3.2.10. Pro nové SZZ budou navrženy nové kolejové obvody s přenosem kódu národního vlakového zabezpečovače. V nově budovaných zařízeních nesmí být kolejové obvody, které nevyhovují normě ČSN 34 2613 ed. 3. Pro správnou činnost kolejových obvodů nutno zajistit předepsané hodnoty svodové admitance.
- 4.3.2.11. V rámci stavby se prověří stav přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 0,685, jehož rekonstrukce byla provedena v roce 2015. V případě nové výstavby bude na základě Rozhodnutí o změně zabezpečení přejezdu realizováno PZS 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky. Nutno uvažovat se souvisejícími stavebními úpravami přejezdu.
- 4.3.2.12. V části kolejiště, která nevyžadují použít dodatečně kódované kolejové obvody, mohou být použity počítače náprav, bude-li to provozně a ekonomicky výhodnější, nebo nutné vzhledem k četnosti poježdění a z toho vyplývající pravděpodobnost ztráty šuntu. 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. Vzhledem k použití počítačů náprav se předpokládá nasazení funkcionality VNPN dle TS 2/2014-S,Z.
- 4.3.2.13. V mezistaničním úseku Kralupy nad Vltavou – Libčice nad Vltavou bude ponecháno stávající TZZ 3. kategorie typu AB a navázáno do nového SZZ.
- 4.3.2.14. V mezistaničním úseku Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves bude ponecháno stávající TZZ 3. kategorie typu AB, resp. EAB a navázáno do nového SZZ.
- 4.3.2.15. V mezistaničním úseku Kralupy nad Vltavou – Chvatěruby bude ponecháno stávající TZZ 3. kategorie typu AH a navázáno do nového SZZ.
- 4.3.2.16. V mezistaničním úseku Kralupy nad Vltavou – Otovovice bude ponecháno stávající TZZ 3. kategorie typu AH a navázáno do nového SZZ.
- 4.3.2.17. V mezistaničním úseku Kralupy nad Vlt. – Kralupy předměstí bude ponecháno stávající TZZ 3. kategorie typu AH a navázáno do nového SZZ.
- 4.3.2.18. Nová zabezpečovací kabelizace bude s ohledem na předpokládanou konverzi napájecí soustavy na jednotnou napájecí síť 25 kV AC, provedena v souladu s ČSN 34 2040 ed.2, převážně kabely s ochranným kovovým pláštěm (typ TCEKPFLEZE).
- 4.3.2.19. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby a na pracoviště DŽDC CDP Praha.
- 4.3.2.20. Nutno respektovat Směrnici SŽDC 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.
- 4.3.2.21. Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení. Přednostně bude zvažována možnost využití stávajícího zabezpečovacího zařízení.

4.4. Sdělovací zařízení

4.4.1. Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1. Místní kabelizace a informační zařízení je ze 70./80. let minulého století. Dálkový optický kabel o kapacitě 36 vláken je z roku 2002. Zapojovače a rozhlasové zařízení je z roku 2012. Železniční stanice je pokryta digitálním rádiovým systémem GSM-R.

4.4.2. Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1. Budou navrženy HDPE trubky \varnothing 40/33 mm pro zafouknutí DOK a traťové kabely 15 XN 0,8 v provedení TCEKPFLEZE ve směru všech navazujících traťových úsecích. Vyvedení stávajícího dálkového optického kabelu bude upraveno v souladu s pokynem SŽDC s.o. „Základní technické

specifikace dálkových optických kabelů (DOK) a jejich příslušenství v telekomunikační síti SZDC“ č.j. 27150/2017-SZDC-O14 ze dne 27.6.2017.

- 4.4.2.2. Navržena bude místní kabelizace k vjezdovým návěstidlům, ostatním prvkům umístěným v kolejišti a dalším objektům. Místní kabely budou navrženy v provedení TCEPKPFLEZE.
- 4.4.2.3. Navržena bude výměna rozhlasové ústředny s výměnou kabelizace. Rozhlasové zařízení bude doplněno o nahrávání provedeného hlášení. Reprodukory budou navrženy nové.
- 4.4.2.4. V železniční stanici bude navrženo vizuální informační zařízení. Vizuální informační zařízení bude v provedení LCD s LED podsvícením v souladu se směrnici SZDC č.118. Navržené vizuální informační zařízení musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.
- 4.4.2.5. Pro sledování hran nástupiště, podchodů, nástupních prostor výtahů a kabin výtahů bude navržen kamerový systém. Součástí kamerového systému bude i kamerový server. Pro kamerový systém musí být splněny technické požadavky dle č.j. 18453/2018-SZDC-O14 ze dne 23.2.2018. Navržený kamerový systém musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE a bude začleněn do kontrolně analytického centra řízení dopravy (KAC).
- 4.4.2.6. Pro připojení jednotlivých rozvaděčů EO, trafostanic 22/0,4 kV (budou-li součástí stavby) a osvětlení bude navržena HDPE trubka Ø 40/33 mm (barvy červené) a optický kabel.
- 4.4.2.7. Stávající zapojovače budou nahrazeny novými zapojovacími s konektivitou GSM-R. Budou navrženy nové vnitřní sdělovací rozvody a hodinová zařízení, hlavní hodiny budou řízeny signálem DCF.
- 4.4.2.8. Bude navržena ochrana a případně přeložka stávajících inženýrských sítí.
- 4.4.2.9. Technologické objekty, případně výpravní budova v rámci dané stavby, budou chráněny elektronickou zabezpečovací signalizací PZTS (poplachový zabezpečovací a tísňový systém). Navržený systém PZTS musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.
- 4.4.2.10. Prostory s technologickým zařízením staničního zabezpečovacího zařízení budou chráněny autonomním samočinným hasebním systémem (ASHS), popř. kouřovými čidly zapojenými do EZS (v závislosti na požární zprávě). Doporučuje se stavební oddělení zdrojových částí stavědlové ústředny.
- 4.4.2.11. Navržen bude systém dálkové diagnostiky technologických systémů v souladu s TS 2/2008-ZSE v platném znění. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 – ZSE bude připojena přímo do stávajícího integračního serveru na CDP Praha.
- 4.4.2.12. Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).
- 4.4.2.13. Řídicí část výtahů bude 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.
- 4.4.2.14. Na CDP Praha bude do stávajících IP zapojovačů doplněno ovládání sdělovacích okruhů ŽST Kralupy nad Vltavou.

4.5. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1. Železniční stanice Kralupy nad Vltavou je elektrizována trakční proudovou soustavou 3 kV, DC. Troleje a nosná lana, stožáry, brány, kotvení je původní z roku 1986. Úsekové děliče UDT-3 jsou rovněž původní. Izolátory a průrazky na hlavních kolejích byly v nedávné době vyměněny, zbytek v seřadovacím nádraží je původní, stejně tak úsekové odpojovače vč. skříní el. pohonů, ovládací pulty POZ-8 a kabely DOÚO jsou rovněž v nevyhovujícím technickém stavu.
- 4.5.1.2. Napájení žel. stanice Kralupy nad Vltavou je provedeno z drážních trafostanic 22/0,4 kV TS1 (ME0881) a TS3 (ME 1718). Napájení staničního zabezpečovacího zařízení (RZZ) je z drážního distribučního rozvodu nn, záložní napájení pomocí dieselařegátu, traťové zabezpečovací zařízení směr Vraňany a směr Roztoky rozvodem 6kV/75Hz z měničové stanice MS 6 kV/75 Hz. Osvětlení venkovních železničních prostranství je provedeno osvětlovacími věžemi OV 35 m, OV 20 m, ocelovými stožáry JŽ 12, perónními stožáry. V železniční stanici je instalován ohřev výhybek.

4.5.2. Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1. Rekonstrukce trakčního vedení v žel. stanici Kralupy nad Vltavou pro dosažení cíle stavby bude navržena dle stanoveného rozsahu rekonstrukce železničního svršku a spodku.
- 4.5.2.2. Návrh trakčního vedení bude pro tuto stavbu nadále sledovat stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC s tím, že veškeré provedení izolace bude navrženo v izolační hladině zohledňující připravovanou střídavou trakční soustavu 25 kV, AC.
- 4.5.2.3. Dle rozsahu návrhu úprav trakčního vedení bude proveden návrh příslušných úprav dálkového ovládání úsekových odpojovačů včetně nových kabelových rozvodů a ovládacích pultů. Pulty budou připojeny do zařízení pro ústřední dispečerské řízení (DŘT).
- 4.5.2.4. V návaznosti na navržený rozsah železničního spodku a svršku, trakčního vedení, venkovního osvětlení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a ostatních úprav s tímto souvisejících budou navrženy úpravy ukolejnění dle současně platných norem a předpisů.
- 4.5.2.5. Rozsah vybavení výhybek EOV stanoví dopravní technologie. Ovládání EOV bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče REOV. EOV bude možné ovládat dálkově a bude začleněn do DDTS.
- 4.5.2.6. Bude prověřena možnost provedení předpřípravy (izolační hladiny) nového způsobu napájení silnoproudých technologií LDSž 22 kV. O volbě hlavního a záložního napájení bude rozhodnuto na profesních poradách po posouzení technických a ekonomických aspektů možných způsobů napájení.
- 4.5.2.7. V železniční stanici bude v rozsahu úprav železničního svršku a spodku, nástupišť navrženo nové venkovní osvětlení kolejí, osvětlení nástupišť včetně přístupových komunikací pro cestující a osvětlení podchodů. Návrh osvětlení prostor dráhy bude proveden podle požadavků norem ČSN EN 12464-1, ČSN EN 12 464-2, za dodržení požadavků směrnice SŽDC E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC. 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.
- 4.5.2.8. Podle rozsahu rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení bude proveden návrh úprav a výstavby silnoproudých rozvodů nn, vn. V oblasti silnoproudé technologie transformačních stanic vn/nn bude v souvislosti s potřebou zajištění napájení stávajících a nových elektrických zařízení proveden příslušný návrh rekonstrukce technologie stávajících trafostanic. Návrh v této oblasti bude koordinován s technickým řešením připravované stavby „Zvýšení trakčního výkonu TNS Roztoky u Prahy“.
- 4.5.2.9. Návrh elektrického napájení technologie nového staničního zabezpečovacího zařízení, traťového, přejezdového zabezpečovacího zařízení musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19., ČSN 34 2650 ed.2 za splnění ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení. Návrh v této oblasti bude koordinován s technickým řešením připravované stavby „Zvýšení trakčního výkonu TNS Roztoky u Prahy“.
- 4.5.2.10. Pro nové výtahy, bude proveden návrh jejich napájení elektrickou energií včetně ochrany proti přepětí a měření odběru elektrické energie. Řídicí část výtahů bude připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 – ZSE.
- 4.5.2.11. Ve vnitřních prostorách budov s umístěním nových technologických zařízení bude navržena nová elektroinstalace a ochrana proti přepětí a blesku.
- 4.5.2.12. Bude navrženo nové zařízení DŘT. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do DDTS v souladu s TS 2/2008-ZSE. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.
- 4.5.2.13. Navrhne se rozsah úprav a dovybavení ED Křenovka potřebnými komponenty, programové vybavení respektující nový stav řízených technologických zařízení.

4.6. Železniční svršek a spodek

4.6.1. Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1. Železniční stanice Kralupy nad Vltavou prošla poslední celkovou rekonstrukcí v 70. až 90. letech 20. století. Ve směru rostoucího staničení následuje za libčicko-chvatěrubským obloukovým zhlavím obvod nákladní nádraží (koleje série 1xx). Tento obvod obsahuje jak koleje pro tranzitní vlaky a průjezdné koleje (106. – 117. SK), tak koleje seřazovací části stanice s již nefunkčním spádovištěm (119. – 131.). Délka kolejí pro nákladní vlaky se pohybuje od 403 do 817 m, délku přes 780 m pro

nákladní vlaky délky 740 m mají jen dvě SK (109. a 111. SK). Ze zhlaví je také napojen nákladový obvod v sudé části stanice, nyní s minimálními výkony, a účelové koleje správce (OŘ Praha). Za nákladním nádražím následuje střední zhlaví a obvod osobní nádraží (koleje série x), rozdělené na koleje směr Nelahozeves (6. – 7. SK) a směr Kralupy n. Vlt.-Předměstí a Otovovice (9. – 15. SK). Nelahozeveské zhlaví leží převážně v oblouku, otovicko-předměstské zhlaví v přímém.

- 4.6.1.2. Železniční svršek je ve stavu přiměřeném věku, převážně tvaru R65 a S49 na pražcích dřevěných i betonových.
- 4.6.1.3. Železniční spodek je tvořen mohutným odřezem svahu po levé straně, přecházejícím v přísypávky na straně pravé směrem k řece Vltavě. Část nelahozeveského zhlaví leží na mostních objektech.

4.6.2. Požadavky na nový stav

4.6.2.1. Železniční svršek bude rekonstruován v rozsahu, potřebném pro dosažení cílů stavby. Na základě rozboru dopravní technologie a stavebních možností budou navrženy úpravy konfigurace kolejíště (bude zpracováno více variant v měřítku 1:1000 – pro jednotlivé části stanice vždy min. 5 typově odlišných, které pak budou dopracovávány podle připomínek objednatele a dalších složek SZDC), zejména sledující:

- zvýšení rychlosti v hlavních kolejích 1., 101., 2., 102.;
- zvýšení rychlosti v pravidelných směrech jízdy vlaků, zejména osobní přepravy, na 60 – 80 km/h podle dynamického posouzení rychlosti (zvláště pak alespoň k jedné hraně nástupiště III pro vlaky od Ústí n. L. a do Prahy, pokud by nedošlo k posunutí polohy tohoto nástupiště podle č. 4.7.2.3);
- zajištění potřebných délek a počtu kolejí pro vlaky nákladní přepravy, přičemž alespoň některé koleje obou směrů musí vyhovovat i pro vlaky délky 740 m (TSI INF 2015 – kód trati F1);
- zachování potřeb řazení nákladních vlaků (bez pahrbku) a zajištění současných vlakových a posunových cest;
- pro návrh budou používány přednostně výhybky jednoduché v základním tvaru, jen v dopravně technologicky nezbytných případech výhybky obloukové, popř. výhybky a výhybkové konstrukce podmíněné souhlasem GŘ SZDC O13 (DKS, křižovatkové výhybky), prověří se a přednostně se bude sledovat rozložení DKS v hlavních kolejích na pražském zhlaví;
- rozsah rekonstrukce kolejíště musí zahrnovat hlavní koleje trati Praha – Děčín, tranzitní nákladní koleje této trati, částí zhlaví se změněnou konfigurací, koleje podél nástupišť a podle potřeby i další koleje. Neuvažuje se s celkovou rekonstrukcí všech kolejí ve stanici (ani všech dopravních), nákladový obvod nebude rekonstruován dotčen;
- tvar železničního svršku bude navržen podle Směrnice 28 a předpisu SZDC S3, v dopravních kolejích materiálem novým 60E2 nebo 49E1.

4.6.2.2. Železniční spodek bude rekonstruován v rozsahu rekonstrukce železničního svršku na základě provedeného průzkumu místním šetřením za účasti správce zaměřený na místa vyžadující časté zásahy v rámci údržby a na místa poruch, pro stanovení předpokládaných příčin a návržení vhodného řešení. Dále bude provedena geologická rešerše řešeného úseku stavby z archivních podkladů. Protože v ZP ani doprovodné dokumentaci nebudou prováděny geotechnické ani hydrologické průzkumy, bude uvažován obvyklý rozsah prací na rekonstrukci odvodnění (zejména trativody, svodnými potrubími) a konstrukci pražcového podloží.

4.7. Nástupiště

4.7.1. Popis stávajícího stavu

4.7.1.1. Ve stanici Kralupy nad Vltavou jsou dnes tato nástupiště:

- I, vnější, navazující na výpravní budovu, délky 140 m, u 6. SK,
- IA, jazykové navazující na nástupiště I, délky 111 m, mezi 6. a 8. SK,
- II, ostrovní, délky 339 m, mezi 4. a 2. SK,
- III, ostrovní, délky 312 m, mezi 3. a 5. SK,
- IV, ostrovní, délky 325 m, mezi 11. a 13. SK,
- V, vnější mimoúrovňové, délky 132 m, u 9. SK.

Všechna tato nástupiště jsou výšky cca 0,3 m, z konzolových desek, bez zajištění bezbariérové přístupnosti pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Vadami současného stavu je:

- nevyhovující výška, nezajištěná bezbariérová přístupnost,

- umístění nástupiště v liché skupině (III) mezi předjízdny kolejkami s nízkou rychlostí, kdy všechny vlaky od Nelahozevsí musí jet odbočnými směry,
- komplikovaný příchod na nástupiště V nejprve jedním podchodem na nástupiště IV a pak dalším podchodem na nástupiště V.

4.7.2. Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1. Nástupiště budou rekonstruována s cílem odstranit uvedené vady. Bude navržena výška nástupišť 550 mm nad TK. Nástupiště budou vyhovovat TSI PRM 2015, ČSN 73 4959, Ž8 a dalším relevantním dokumentům. Délky nástupišť vyplynou z projednání s objednateli dopravy, popř. dopravci a GŘ SZDC O26.
- 4.7.2.2. Přístup na nástupiště bude zajištěn stávajícím rekonstruovaným, případně novým podchodem v posunutě poloze. Výhodou posunutého podchodu by byla snazší přístupnost po dobu výstavby a zkrácení cesty na nástupiště V a do zástavby západně od stanice, nutno ale zvážit náklady a změnu zaústění podchodu do výpravní budovy. Pro usnadnění přístupu na nástupiště V a do zástavby bude z rekonstruovaného, resp. nového podchodu navržena boční chodba, sloužící pro přístup tímto směrem bez ztracených výšek.
- 4.7.2.3. Bude zváženo přesunutí nástupiště III tak, aby jedna hrana byla u hlavní koleje (1. SK).

4.8. Železniční přejezdy

4.8.1. Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1. V obvodu ŽST Kralupy nad Vltavou se nachází jeden železniční přejezd P2394, ležící na otvovicko-předměstského zhlaví přes tři koleje na silnici III. třídy 10147. Přejezd je zabezpečen PZS 3ZBLI, tj. světelným zařízením se závoryami.

4.8.2. Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1. Bude prověřena možnost náhrady přejezdu mimoúrovňovým křížením. V případě, že bude mimoúrovňové křížení technicky a územně realizovatelné, provede se posouzení jeho ekonomické efektivity dle upřesnění v kapitole Specifické požadavky těchto ZTP. Na základě tohoto posouzení se rozhodne o zohlednění mimoúrovňového křížení do ZP. Pro případ nutného zachování přejezdu bude prověřena možnost snížení počtu kolejí na přejezdu a bude navržena rekonstrukce přejezdu, včetně zajištění bezpečnosti vzhledem k blízkým křižovatkám podle ČSN 73 6380 vč. změn a oprav.

4.9. Mosty, propustky, zdi

4.9.1. Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1. Stavba zahrnuje 1 propustek a 9 mostů.

Propustek v ev. km 435,703

Jedná se o kamennou a betonovou klenbu z r. 1941. Do konstrukce zatéká, místy uvolněné kameny, vypadané spárování. Opěra O1 vyboulená

Most v ev. km 435,835, Most v ev. km 436,252, Most v ev. km 437,005

Jedná se o konstrukce ze zabetonovaných nosníků z r. 1936

Do konstrukcí zatéká, příruby nosníků vykazují známky koroze, případně omítka vykazuje trhliny.

Most v ev. km 437,263 - podchod v žst. Kralupy

Jedná se o železobetonovou rámovou konstrukci z r. 1986. Konstrukce je bez vážnějších poruch, jen v dilatacích se objevují trhliny.

Most v ev. km 437,333 - zavazadlový podchod

Jedná se o železobetonovou rámovou konstrukci z r. 1986. V místech dilatačních spar se objevují trhliny včetně průsaků.

Most v ev. km 437,386 - podchod na 4. a 5. nástupiště

Jedná se o železobetonovou rámovou konstrukci z r. 1990. Konstrukce je bez vážnějších poruch, jen v dilatacích se objevují trhliny.

Most v ev. km 437,473

Jedná se o konstrukci ze zabetonovaných nosníků z r. 1936

Most v ev. km 437,638

Jedná se o betonovou předpjatou trémovou nosnou konstrukci z r. 1983. Ve všech 12-ti konstrukcích jsou téměř shodné závady. Nosníky jsou z pohledu místy zavlhlé. Hrany nosníků nad ložisky degradují. Místy je patrné nedostatečné krytí výztuže, odkryté pruty korodují. V příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky. U chodníkových konzol jsou patrné průsaky s výluhy, beton v tomto místě povrchově degraduje. V závěrech konstrukcí jsou patrné průsaky. Uložení: hlavy kolejnic a úložné desky korodují, jsou bez náteru.

Na opěrách a pilířích jsou patrné trhliny, průsaky, místy s výluhy. Beton povrchově degraduje, místy je nedostatečné krytí výztuže, odkryté pruty korodují.

Most v ev. km 437,800

Jedná se o železobetonovou rámovou konstrukci z r. 1985

4.9.1.2. Součástí stavby jsou i opěrné a zárubní zdi v rozsahu stavby. Ve správě SMT jsou 2 zárubní a 5 opěrných zdí různého stáří, materiálu i stavu.

4.9.2. Požadavky na nový stav

4.9.2.1. U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S30135/2015–O13) a prokázána přechodnost traťové třídy třídy D4/120a D2/160. U stávajících objektů lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A“. U všech mostních objektů bude zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu.

4.9.2.2. Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

4.9.2.3. Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 2. třídy tratí.

4.9.2.4. Při návrhu rekonstrukcí musí být dodrženy zásady dle Směrnice generálního ředitele č. 16/2005

4.9.2.5. V případě rekonstrukce podchodu na nástupiště se předpokládá obnova izolace v plném rozsahu (tzn. na stropní konstrukci i stěnách)

4.9.2.6. Předpokládá se zrušení zavazadlového podchodu a podchodu mezi nástupišti IV a V. U ostatních objektů (mostů, propustků a zdí) se předpokládá rekonstrukce či přestavba.

4.9.2.7. Podchod v ev. km 435,263 bude upraven pro bezbariérový přístup z výpravní budovy na všechna nástupiště a doplněn o výstup směrem k sídlíšti Hůrka a V Zátíší. Variantně bude navržen nový podchod (např. ve stopě rušeného zavazadlového podchodu) pro snazší možnosti výstavby a zkrácení některých docházkových vzdáleností, potom by byl stávající podchod zrušen.

4.10. Ostatní objekty

4.10.1. 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.

4.11. Pozemní stavební objekty

4.11.1. Popis stávajícího stavu

4.11.1.1. V současné době je v ŽST Kralupy n. Vltavou výpravní budova, zastřešení všech nástupišť konstrukcí typu vlašťovka, administrativní budova a několik drážních a technologických objektů.

4.11.2. Požadavky na nový stav

4.11.2.1. Ve výpravní budově bude upraveno okolí nového výstupu z podchodu, a bude zřízen bezbariérový přístup do všech částí budovy, které slouží k odbavení cestujících. Zbylá část budovy bude zrekonstruována.

4.11.2.2. Zastřešení je nutné rekonstruovat dle úprav nástupišť a s přihlédnutím k jejich současnému stavu.

4.11.2.3. Administrativní budova bude ponechána bez úprav.

4.11.2.4. Součástí stavby jsou i nezbytné úpravy nebo novostavby pozemních staveb, vyplývající z navrženého řešení, zejména umístění technologie nebo demolice objektů kolidujících s navrženým řešením.

4.11.2.5. Bude prověřena využitelnost současných pozemních staveb pro umístění technologických zařízení.

- 4.11.2.6. Dopravní kancelář bude dimenzována na rozsah dálkového ovládání pro potřeby zřízení PPV a RDP Kralupy nad Vltavou podle Pokynu GŘ č. 9/2013.
- 4.11.2.7. Bude proveden pasport všech pozemních staveb na území ŽST Kralupy n. Vltavou. Bude navrženo řešení, co bude se stavbami nadále.
- 4.11.2.8. Bude zpracován návrh protihlukových opatření.
- 4.11.2.9. Součástí stavby jsou i další nezbytné objekty, vyvolané řešením, například přeložky sítí, úpravy komunikací, objekty protihlukové ochrany, kabelovody a návrh nového orientačního systému.

4.12. Životní prostředí

- 4.12.1. Tato kapitola bude zpracována v obecné rovině v rozsahu kapitoly 8 ZP a seřazena následovně:
 - popis jednotlivých složek životního prostředí, identifikace lokalit NATURA 2000 v řešené oblasti, případné změny hlukového zatížení a hlukové zatížení při výstavbě;
 - předpokládaný zásah do ploch veřejné zeleně s nutností kácení dřevin a výřezu křovin;
 - odpadové hospodářství – na základě pochůzky za účasti zadavatele, bez provedení vzorkování.
- 4.12.2. Upozorňujeme, že v těsné blízkosti záměru se nachází PP Hostibejk. Výpravní budova se nachází v záplavovém území Q₁₀₀ Zákolanského potoka. Dále upozorňujeme, že se záměr nachází v památkově chráněném areálu, jehož součástí je bývalá výpravní budova Buštěhradské dráhy.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. Doprovodná dokumentace bude zpracována v rozsahu:
 - technická zpráva;
 - dopravní technologie;
 - situace 1:10 000;
 - situace 1:1000;
 - příčné a podélné řezy mosty 1:50
 - půdorys podchodu v ev. km 437,263 1:100
 - půdorys podchodu v ev. km 437,386 1:100
 - dopravně technologické schéma se zakreslením poloh všech proměnných návěstidel.
- 5.1.2. Přílohová část ZP – Náklady budou stanovené dle prováděcích pokynů ke Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni Studie proveditelnosti, tabulka propočtů bude součástí přílohy B.
- 5.1.3. Ekonomické hodnocení bude provedeno standardní metodou CBA dle „Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity projektů dopravní infrastruktury“ ze dne 15. 11. 2017.
- 5.1.4. Na řešeném přejezdu P2394 bude pro potřeby ekonomického hodnocení provedeno místní sčítání chodců a vozidel za 24 hodin. Tyto vstupy budou promítnuty do CBA a stanoví se samostatně efektivity pro varianty možného technického řešení navrženého křížení dráhy a silnice.
- 5.1.5. Zpracování vstupů pro hodnocení ekonomické efektivity projektu bude zhotovitel řešit od začátku zpracování ZP a bude průběžně konzultováno s příslušnými složkami SZDC, s. o.
- 5.1.6. V ZP bude v kapitole „Požadavky na technické řešení“ podkapitola s názvem „Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)“ která bude obsahovat:
 - základní technické řešení obsahující stručný výčet prvků ITS stručně popisující použitou technologii, místo realizace a zahrnující definovaná komunikační rozhraní
 - vazba projektu na nadřazené systémy ITS
 - stručný popis zajištění provozu včetně organizačních vazeb
 - zhodnocení, zda se jedná o novou výstavbu nebo o doplnění prvků ITS
 - využití infrastruktury nebo sdílení některých aplikací ITS
 - požadavky na přenosnou síť včetně uvedení základní specifikace její kapacity

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

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

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: [REDACTED]

[REDACTED] www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo
<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>.