

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU A DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ

„ETCS+DOZ Votice – České Budějovice“

Datum vydání: 9.10. 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.....	5
2.1. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	5
2.2. OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	5
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	5
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	6
4.1. VŠEOBECNĚ.....	6
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	7
4.3. ORGANIZACE VÝSTAVBY	7
4.4. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	7
4.5. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	12
4.6. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	13
4.7. OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	14
4.8. GEODETICKÁ DOKUMENTACE	14
4.9. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	14
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	14
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	15

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 zpracovat záměr projektu a dokumentaci pro územní rozhodnutí včetně dokladové části v rozsahu podle Směrnice Ministerstva dopravy č.j. 644/2012-910-IKP/13 č. V-2/2012, „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, změna č.4 ze dne 15.9.2015 a směrnice SŽDC č.11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, v platném znění.
- 1.1.2. Stavba bude řešit dálkové ovládání a vybavení tratě interoperabilním systémem evropského vlakového zabezpečovače ETCS L2 v úseku Votice (mimo) – České Budějovice (včetně).
- 1.1.3. Součástí zadání je rovněž projednání navrhovaného řešení s dotčenými orgány státní správy, s provozovateli dotčených sítí a s dotčenými útvary SŽDC a ČD. Požaduje se zajistit územní rozhodnutí (na základě plné moci od zadavatele) ve smyslu stavebního zákona.
- 1.1.4. Základním podkladem pro zpracování dokumentace jsou Technické požadavky a přílohy na dokumentaci pro územní rozhodnutí pro implementaci ETCS L2 na tratích SŽDC ze dne 24.3.2018, které jsou přílohou těchto ZTP. Dalším podkladem je provozní dokumentace správců a dokumentace současně probíhajících či připravovaných staveb.
- 1.1.5. Součástí zakázky je rovněž zpracování geodetické části dokumentace.
- 1.1.6. Ekonomické hodnocení bude zpracováno dle Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb s účinností od 1.11.2017. Přílohy budou zpracovány v souladu se Směrnicí Ministerstva dopravy č. V-2/2012, změna č. 4 v platném znění. V případě, že v průběhu zpracování díla dojde ke změně některé z citovaných směrnic, pokynů či vyhlášek, bude zhotovitel takovou změnu akceptovat.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Záměr projektu a dokumentace pro územní rozhodnutí bude řešit výstavbu dálkového ovládání SZZ, TZZ, PZS, souvisejících sdělovacích a silnoproudých zařízení a traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS úroveň 2 (ETCS L2) v úseku Votice (mimo) – České Budějovice (včetně).
- 1.2.2. Předmětná stavba ETCS L2 vychází z:
 - Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU
 - Prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/6 ze dne 5. ledna 2017 o evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu
 - Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii
 - Národního implementačního plánu ERTMS pro Českou republiku (Praha, 2017), schváleného Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 29. srpna 2017
 - Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (TSI CCS)
 - Vyhlášky ministerstva dopravy č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému
 - Nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na technickou propojenost evropského železničního systému.
- 1.2.3. Jedná se o stavbu zabezpečovacího systému, který bude tvořit nedílnou část infrastruktury v rámci celkové koncepce rozvoje systému ERTMS na železniční síti České republiky.
- 1.2.4. Budovaný systém ETCS L2 je nezbytným předpokladem pro:
 - zvýšení úrovně bezpečnosti železničního provozu
 - optimalizaci podmínek pro řízení železničního provozu

- posilování a rozvíjení moderních způsobů řízení – ERTMS.
- začlenění do systému evropských železnic s dopravní infrastrukturou splňující Směrnice EU pro dosažení interoperability na tratích evropského železničního systému, rozšiřování tranzitní dopravy a s tím související konkurenceschopností vůči dálkové silniční a letecké dopravě
- naplnění požadavků Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013.

- 1.2.5. Součástí DUR je prověření aktuálního stavu a v úsecích kde nebyl dosud navržen, vytvoření statického rychlostního profilu pro nedostatek převýšení 150 mm (V_{150}).
- 1.2.6. Dokumentace pro územní rozhodnutí bude dále řešit přípravu napojení na systémy ETCS v navazujících úsecích tratí evropského železničního systému.
- 1.2.7. V rámci zpracování záměru projektu a dokumentace pro územní rozhodnutí bude zajištěno provedení všech potřebných průzkumů a měření v rozsahu nutném pro návrh technického řešení a stanovení investičních nákladů stavby a získání potřebného územního rozhodnutí.
- 1.2.8. Předmětem zadání je vypracování dokumentace, na základě které bude možno zadat veřejnou zakázku, předmětem které bude vyprojektovat, realizovat, otestovat, certifikovat a schválit pro provoz traťovou část systému ETCS L2, která musí být interoperabilní a zcela kompatibilní jak s vozidly vybavenými palubní částí certifikovanou podle souboru specifikací č. 1 (základní specifikace 2 systému ETCS), tak s vozidly vybavenými palubní částí certifikovanou podle souboru specifikací č. 2 (základní specifikace 3 systému ETCS – údržbová verze 1) a s vozidly vybavenými palubní částí ETCS certifikovanou podle souboru specifikací č. 3 (základní specifikace 3 systému ETCS – verze 2) podle platné TSI CCS a vytvoření podkladů, které lze pořídit na úrovni DUR, pro soubor dokumentace pro schválení Agenturou Evropské unie pro železnice dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a jejich aktualizace dle případných požadavků Agentury Evropské unie pro železnice.
- 1.2.9. V rámci zpracování záměru projektu a dokumentace pro územní rozhodnutí bude navrženo řešení, které umožní rychlosti vyšší než 160 km/h, až do rychlosti 200 km/h a to v úsecích:
- km 24,956 – 35,703 Č. Budějovice – Veselí nad Lužnicí
(realizovaných ve stavbách, Modernizace trati Nemanice I - Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část; Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí, I. část úsek Ševětín – Horusice; Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí, II. část úsek Horusice - Veselí nad Lužnicí)
 - km 56,398 – 73,575 Veselí nad Lužnicí - Tábor
(realizovaných ve stavbách Modernizace trati Veselí nad Lužnicí - Tábor, 2. část úsek Veselí nad Lužnicí - Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí n. L. – Soběslav; Modernizace trati Veselí nad Lužnicí - Tábor, 2. část úsek Veselí nad Lužnicí - Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí; Modernizace trati Veselí nad Lužnicí - Tábor, 1. část úsek Doubí u Tábora – Tábor).
 - km 94,859 – 111,806 Sudoměřice – Votice
(realizovaného ve stavbě Modernizace trati Sudoměřice – Votice)

1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Stavba se nachází na celostátní trati Praha – České Budějovice, a rozkládá se na území Středočeského a Jihočeského kraje. Ve Středočeském kraji prochází okresem Benešov, v Jihočeském kraji okresy Tábor a České Budějovice. Část stavby se nachází na území hlavního města Praha v budově Centrálního dispečerského pracoviště v městské části Libeň.

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

- 1.4.1. Traťový úsek Votice – České Budějovice je součástí IV. vnitrostátního tranzitního železničního koridoru, který je veden od státní hranice Německa, přes Děčín hl. n., Ústí nad Labem hl. n., Prahu, a České Budějovice, Horní Dvořiště, až ke státní hranici s Rakouskem, je součástí hlavní sítě transevropské dopravní sítě.
- 1.4.2. Jedná se o trať v době instalace ETCS dvoukolejnou (s výjimkou úseků Nemanice – odb. Dobřejsovice, Chotýčany – Ševětín), elektrizovanou střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz, vybavenou automatickým blokem s traťovou částí národního vlakového zabezpečovače LS (ATP zařízení třídy B dle TSI CCS s výjimkou úseku Nemanice – Ševětín). Dopravní jsou vybaveny staničními zabezpečovacími zařízeními 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 (s výjimkou ŽST Hluboká nad Vltavou-Zámostí = 2. kategorie). Zábrazdná vzdálenost je 1000 m (vyjma úseku Nemanice – Ševětín, kde je 700 m).

- 1.4.3. V úseku bude do zahájení realizace dokončena stavba GSM-R.
1.4.4. Součástí stavby nejsou úpravy železničního spodku ani svršku.
1.4.5. Správcem dotčených technologií a budov jsou Oblastní ředitelství v Praze a Plzni a Technická ústředna dopravní cesty.

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P3/F2
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	280
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	704 + 705a
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	220
Číslo traťového a definičního úseku	1701 a 1781
Traťová třída zatížení	D3
Maximální traťová rychlost	160 km/h
Trakční soustava	25kV / 50 Hz
Počet traťových kolejí	2 / 1

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. Technické požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí pro implementaci ETCS na tratích SŽDC ze dne 24. 3. 2018 s přílohami:

Příloha 1 – Neproměnná návěstidla pro provoz ETCS nad rámec ČSN EN 16494

Příloha 2 – Prozatímní požadavky na uplatnění uvolňovací rychlosti v ETCS úrovni 2

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1. Provozní dokumentace správců zařízení
2.2.2. Platné vyhlášky, směrnice a pokyny MD, MMR a SŽDC
2.2.3. Právní předpisy EU (směrnice, nařízení, rozhodnutí, ...)
2.2.4. Dokumenty ERA související s TSI CCS
2.2.5. Provozní dokumentaci poskytnou příslušní správci. Platné pokyny a směrnice SŽDC poskytne Technická ústředna dopravní cesty, pracoviště v Olomouci.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1. Navrhované řešení je třeba koordinovat se stavbami SŽDC:

- Modernizace trati Sudoměřice - Votice
- Modernizace trati Veselí n.L. - Tábor - II.část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí
- GSM-R Votice – České Budějovice
- ETCS Praha-Uhřetěves - Votice
- Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část
- Modernizace trati Nemanice I – Ševětín
- Kamerový a informační systém v ŽST České Budějovice
- Zadavateli není v současné době známo, že by stavbu bylo nutno koordinovat se stavbami jiných investorů.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

4.1.1. Navrhovaná technická řešení budou odpovídat Směrnici generálního ředitele SZDC č. 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“ v platném znění. Rozsah a hloubka zpracování jednotlivých kapitol je dána Směrnici SZDC č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“. Budou respektovány Technické požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí pro implementaci ETCS na tratích SZDC ze dne 24. 3. 2018, zpracované GŘ SZDC.

4.1.2. Dále budou respektovány:

- obecně platné předpisy, zejména zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, zákon č. 183/2006 Sb. stavební zákon a jejich prováděcí vyhlášky,
- technické specifikace pro interoperabilitu železničního systému, zejména TSI CCS, a TSI INF
- technické normy, uvedené v obecně závazných vyhláškách nebo v závazných dokumentech SZDC, včetně ČSN EN 50238, ČSN CLC/TS 50238-2, ČSN CLC/TS 50238-3
- TKP staveb státních drah a další dokumenty a předpisy SZDC, včetně technických specifikací.

4.1.3. Součástí zakázky je též zajištění vydání územního rozhodnutí, popř. vydání vyjádření stavebního úřadu podle § 15 stavebního zákona.

4.1.4. V rámci stavby budou řešeny:

- úpravy pro zajištění přenosu informací nutných pro funkci ETCS z traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení umístěných na trati do stavědlových ústředí přilehlých žst., minimální rozsah úprav musí být takový, aby byl zajištěn přenos všech informací nezbytných pro provoz systému ETCS úrovně 2 bez omezení,
- úpravy ve stavědlových ústředních stanic pro získání všech potřebných informací ze staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení pro funkci ETCS,
- vybudování, úpravy, případně doplnění přenosové části zařízení DOZ, mezi jednotlivými žst. a CDP Praha tak, aby jej bylo možno současně využívat jak pro přenos dat pro DOZ, tak pro systém ETCS v tomto úseku,
- navázání na souběžně připravovaný systém ETCS úrovně 2 v úseku Praha-Uhřetěves - Votice
- příprava pro budoucí navázání systém ETCS úrovně 2 v úsecích Plzeň – České Budějovice, České Budějovice – Horní Dvořiště, České Budějovice – České Velenice a Veselí nad Lužnicí – Jihlava.
- realizace obchodních cest pro přenos dat pro ETCS, DOZ a další technologie pro dálkové ovládání,
- chybějící propojení optických vláken do stavědlových ústředí,
- případné doplnění BTS pro rádiové pokrytí signálem GSM R nezbytné části tratí, u nichž bude zajištěno vydávání oprávnění k jízdě systémem ETCS do oblasti ETCS L2 ještě před vstupní hranicí oblasti ETCS L2
- případné úpravy sítě GSM R, pokud by z provedených ERTMS/GSM-R QoS testů vyplynulo, že síť GSM R je třeba upravit.

4.1.5. Výchozím stavem pro zpracování dokumentace je dokončení staveb:

- „Modernizace trati Sudoměřice - Votice“
- Modernizace trati Veselí n.L. - Tábor - II.část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí
- GSM-R Votice – České Budějovice
- Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část.

4.1.6. Cílovým stavem je zprovoznění systému ETCS L2 a DOZ se zaokružování systémů GSM-R, sdělovacího zařízení a DDTS v geograficky oddělené optické trase.

4.1.7. V rámci DUR bude detailně určen rozsah (kolejí pod dohledem) ETCS v uzlu České Budějovice.

- 4.1.8. Navrhovaná technologie bude zohledňovat již vybudovaná zabezpečovací a sdělovací zařízení z hlediska kompatibility a prostorového uspořádání.
- 4.1.9. Předpokládá se, že systém ETCS L2 bude zprovozněn současně s plným dokončením výše uvedených staveb v úsecích Soběslav – Doubí u Tábora a Sudoměřice – Votice.

4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Dokumentace bude popisovat počáteční a cílový stav jakož i rámcové řešení dopravní technologie v průběhu výstavby s návrhem organizačních a v nezbytných případech i dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby.
- 4.2.2. Kapitola bude definovat maximální počty vlaků v úseku, aby bylo možno určit obvody jednotlivých radioblokových centrál (RBC) systému ETCS.
- 4.2.3. Dokumentace posoudí všechna návěstidla v dotčených dopravních 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) a doporučí pro jednotlivá návěstidla uvolňovací rychlosti, popř. výluky vlakových cest, úpravy poloh hlavních návěstidel.
- 4.2.4. Dokumentace navrhne počet a rozmístění balíz ETCS tak, aby bylo možné s využitím uvolňovací rychlosti využívat plnohodnotně celé délky nástupištích hran nebo dopravních kolejí. Jedná se především o zajištění užitečné délky nástupišť v jednotlivých ŽST a délky předjízdových kolejí pro nákladní vlaky.
- 4.2.5. Dokumentace bude řešit omezení železniční dopravy po dobu výstavby.

4.3. Organizace výstavby

- 4.3.1. Projektant navrhne optimální stavební postupy pro výstavbu dálkového ovládání a vlakového zabezpečovače. Vymezi potřebu výluk zabezpečovacího zařízení v jednotlivých stavebních postupech, jakož i potřebu výluk železničního provozu.
- 4.3.2. V DUR požadujeme zpracovat předpokládaný postup zapojování jednotlivých zařízení do systému DOZ, resp. do CDP. Pro každý postup bude popsána činnost a způsob obsluhy zab. zař. a vyčíslen předpokládaný časový rozsah vypínání jednotlivých zabezpečovacích zařízení (staničních, traťových a přejezdových) – tento bude konzultován s místně příslušnými složkami OŘ a s DLZT. Budou navržena opatření pro minimalizaci vlivu vypínání zab. zař. na provozování dráhy. Nelze opomenout zejména taková opatření, která by měla vliv na náklady stavby nebo na počet dopravních zaměstnanců (jedná se zejména o zajištění obsluhy rozhodujících výhybek a návěstidel, zjišťování volnosti tratě, popř. obsluhy přejezdových zab. zař.). Opatření budou projednána se zástupci řízení provozu příslušného OŘ.
- 4.3.3. Budou posouzeny možnosti přístupu na stavenišť. Předpokládá se, že zřizování zařízení stavenišť nebude potřebné, požaduje se vytipovat prostory pro dočasné uložení materiálu a pro odstavení mechanizace.

4.4. Zabezpečovací zařízení

4.4.1. Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1. Trať z Votic do Českých Budějovic není vybavena technologií ETCS.
- 4.4.1.2. České Budějovice: SZZ 3. kategorie typu ESA11
- 4.4.1.3. České Budějovice – Nemanice: TZZ 3. kategorie typu ABE-1
- 4.4.1.4. Nemanice: SZZ 3. kategorie typu ESA11
- 4.4.1.5. Nemanice – Hluboká nad Vltavou-Zámostí: TZZ 3. kategorie typu AH88
- 4.4.1.6. Hluboká nad Vltavou-Zámostí: SZZ 2. kategorie typu TEST14
- 4.4.1.7. Hluboká nad Vltavou-Zámostí – Odb. Dobřejsovice: TZZ 2. kategorie typu RPB
- 4.4.1.8. Odb. Dobřejsovice: SZZ 3. kategorie typu RDS dálkově ovládáno z ŽST Chotýčany
- 4.4.1.9. Odb. Dobřejsovice – Chotýčany: TZZ 3. kategorie typu AH88
- 4.4.1.10. Chotýčany: SZZ 3. kategorie typu RZZ AŽD71
- 4.4.1.11. Chotýčany – Ševětín: TZZ 3. kategorie typu AH88
- 4.4.1.12. Ševětín: SZZ 3. kategorie typu RZZ AŽD71

- 4.4.1.13. Ševětín – Dynín: nové TZZ 3. kategorie typu v rámci stavby „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část“
- 4.4.1.14. Dynín: SZZ 3. kategorie typu ESA33
- 4.4.1.15. Dynín – Veselí nad Lužnicí: TZZ 3. kategorie typu ABE-1
- 4.4.1.16. Veselí nad Lužnicí: SZZ 3. kategorie typu ESA33
- 4.4.1.17. Veselí nad Lužnicí – Soběslav: TZZ 3. kategorie typu ABE-1
- 4.4.1.18. Soběslav: SZZ 3. kategorie typu ESA33
- 4.4.1.19. Soběslav – Planá nad Lužnicí: nové TZZ 3. kategorie v rámci stavby „Modernizace trati Veselí n.L. - Tábor - II.část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 2. Etapa Soběslav – Doubí“
- 4.4.1.20. Planá nad Lužnicí: SZZ 3. kategorie typu ESA33
- 4.4.1.21. Planá nad Lužnicí – Tábor: TZZ 3. kategorie typu ABE-1
- 4.4.1.22. Tábor: SZZ 3. kategorie typu ESA11
- 4.4.1.23. Tábor – Chotoviny: TZZ 3. kategorie typu ABE-1
- 4.4.1.24. Chotoviny: SZZ 3. kategorie typu ESA33
- 4.4.1.25. Chotoviny – Červený Újezd: nové TZZ 3. kategorie v rámci stavby „Modernizace trati Sudoměřice - Votice“
- 4.4.1.26. Červený Újezd: nové SZZ 3. kategorie v rámci stavby „Modernizace trati Sudoměřice - Votice“
- 4.4.1.27. Červený Újezd – Votice: nové TZZ 3. kategorie v rámci stavby „Modernizace trati Sudoměřice - Votice“
- 4.4.1.28. Votice: SZZ 3. kategorie typu ESA11

4.4.2. Požadavky na nový stav

4.4.2.1. Staniční zabezpečovací zařízení

4.4.2.2. Pro návrh dálkového ovládní se předpokládá následující rozsah úprav:

České Budějovice:	SZZ 3. kategorie typu ESA11 – úpravy pro DOZ (skříň DOZ + výměna SW)
Nemanice:	SZZ 3. kategorie typu ESA11 – úpravy pro DOZ (úprava skříňe DOZ + výměna SW)
Hluboká nad Vltavou-Zámostí:	SZZ 2. kategorie typu TEST14 (úprava SZZ pro ETCS + zobrazení na CDP Praha)
Odb. Dobřejovice:	SZZ 3. kategorie typu RDS dálkově ovládáno z ŽST Chotýčany (úprava SZZ pro ETCS + zobrazení na CDP Praha)
Chotýčany:	SZZ 3. kategorie typu RZZ AŽD71 (úprava SZZ pro ETCS + zobrazení na CDP Praha)
Ševětín:	SZZ 3. kategorie typu RZZ AŽD71 (úprava SZZ pro ETCS + zobrazení na CDP Praha)
Dynín:	SZZ 3. kategorie typu ESA33 – úpravy pro DOZ (skříň DOZ + výměna SW)
Veselí nad Lužnicí:	SZZ 3. kategorie typu ESA33 – úpravy pro DOZ (skříň DOZ + výměna SW)
Soběslav:	SZZ 3. kategorie typu ESA33 – úpravy pro DOZ (skříň DOZ + výměna SW)
Planá nad Lužnicí:	SZZ 3. kategorie typu ESA11 – úpravy pro DOZ (skříň DOZ + výměna SW)
Tábor:	SZZ 3. kategorie typu ESA11 – úpravy pro DOZ (skříň DOZ + výměna SW)

Chotoviny:	SZZ 3. kategorie typu ESA11 – úpravy pro DOZ (úprava skříně DOZ + výměna SW)
Červený Újezd:	nové SZZ v rámci stavby „Modernizace trati Sudoměřice - Votice“ (skřín DOZ + výměna SW)
(skřín DOZ + výměna SW)	
Votice:	SZZ 3. kategorie typu ESA11 (úprava skříně DOZ + výměna SW)

4.4.2.3. Traťová zabezpečovací zařízení

4.4.2.4. Veškerá TZZ v úseku České Budějovice – Votice, včetně odbočujících směrů, budou navázána do dálkového ovládání. V úseku Nemanice – Ševětín bude realizováno pouze zobrazení skutečného stavu na CDP Praha

4.4.2.5. Pro trať Tábor – Bechyně, řízenou dle předpisu SZDC D3 bude navržen Souhlas D3 mezi DOZ a dirigujícím dispečerem D3 a současně bude provedena potřebná úprava dotčených provozních aplikací. Do schválení technické specifikace pro souhlas D3 se použije její návrh.

4.4.2.6. Přejezdová zabezpečovací zařízení

4.4.2.7. V řešení projektu stavby je nutno zajistit ustanovení TNŽ 34 2620 článek 13.3, pro vazbu přejezdového zabezpečovacího zařízení na staniční a traťová zabezpečovací zařízení. U přejezdových zabezpečovacích zařízení s časovou vazbou na rozsvícení dovolující návěsti na hlavním návěstidle, u dálkově ovládaných stanic, doplnit (tam kde není) funkcionalitu PUP (předběžné uzavření přejezdu).

4.4.2.8. Diagnostika

4.4.2.9. Pro všechna staniční, traťová a přejezdová zařízení nutno řešit doplnění a sjednocení diagnostiky (stavová a měřicí) s přenosem diagnostických dat do stanoveného místa soustředěné údržby. Diagnostika musí splňovat TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z. V případech, kdy má být do stavebních ústředí stávajících SZZ doplňována diagnostika je nutno prověřit, jestli již nejsou některé diagnostické systémy instalovány z předchozích staveb (pokud ano, musí být prověřena i jejich vybavenost a zjištěný stav případně zohledněn).

4.4.2.10. Dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení

4.4.2.11. Stavbou bude realizován systém dálkového ovládání (s typem, který vyplyne z VOS nabídky vítězného dodavatele stavby) s respektováním technických specifikací SZDC TS 2/2006, druhé vydání a Pokynu GR SZDC 9/2013 z 15.10.2013, do kterého budou zapojena SZZ stanic České Budějovice, Nemanice, Hluboká nad Vltavou-Zámostí, Odb. Dobřejovice, Chotýčany, Ševětín, Dynín, Veselí nad Lužnicí, Soběslav, Planá nad Lužnicí, Tábor, Chotoviny a Červený Újezd.

4.4.2.12. Systém DOZ musí být navržen s ohledem na celkový uvažovaný rozsah řízené oblasti DOZ, která bude představovat traťový úsek Praha-Uhřetěves (mimo) – Horní Dvořiště (včetně) a musí umožnit rozšíření stávající řízené oblasti Praha-Uhřetěves - Votice

4.4.2.13. V případech, kdy mají být do stavebních ústředí stávajících SZZ doplňovány skříně DOZ je nutno prověřit, jestli již nejsou některé skříně DOZ instalovány z předchozích staveb (pokud ano, musí být prověřena i jejich vybavenost a zjištěný stav případně zohledněn).

4.4.2.14. Řešení DOZ musí být zajištěno po optickém kabelu a příslušném přenosovém zařízení. Současně musí být vyřešeno bezvýpadekové zálohování řízené oblasti obchody geograficky oddělenými přenosovými trasami a zřízením pracoviště pohotovostního výpravčího.

4.4.2.15. Seznam dopraven, jejichž dálkové ovládání je požadováno z pracovišť pohotovostních výpravčích, je uveden v následující tabulce:

Pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV)	Úsek
--	------

Čerčany	Čerčany – Říčany
Tábor	Tábor – Čerčany
Veselí nad Lužnicí	Veselí nad Lužnicí – Tábor
České Budějovice	České Budějovice – Veselí nad Lužnicí

- 4.4.2.16. V celém úseku musí být navržen přenos čísla vlaků a vedení dopravní dokumentace elektronickým způsobem s vazbou na zabezpečovací zařízení (v zásadách dle Směrnice SZDC č. 101 s účinností od 1.1.2013) s řešením ve vzájemné návaznosti, která umožní zobrazení plánovaného a splněného GVD, povede automaticky dopravní dokumentaci a umožní vstupy a výstupy do/z návazných řídicích a informačních systémů SZDC. Vedení dopravní dokumentace elektronickým způsobem musí být k dispozici i na pracovištích pohotovostních výpravcích - vždy pro definovaný úsek.
- 4.4.2.17. Součástí dálkového ovládání musí být přenos čísla vlaku včetně automatického přenosu čísel vlaků do sousedních řízených oblastí, které již jsou vybaveny dálkovým ovládáním zabezpečovacího zařízení s přenosem čísla vlaku nebo elektronickými dopravními deníky a automatizovaným zadáváním čísel vlaků ze všech dopraven, které jsou vstupními do řízené oblasti a jsou vybaveny elektronickými dopravními deníky.
- 4.4.2.18. Dálkové ovládání bude navrženo z centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Praha umístěného v lokalitě Balaběnka. Součástí stavby musí být adaptace a celkové vybavení, popř. doplnění určeného dispečerského sálu a pracoviště dispečera železniční dopravní cesty nábytkem i prvky technologie, včetně provedení příslušných změn konfigurace již používaných zařízení.
- 4.4.2.19. Celkové vybavení dispečerského sálu musí být navrženo a dodáno pro cílový rozsah pracoviště dispečerů celé řízené oblasti Praha-Uhřetěves (mimo) – Horní Dvořiště (včetně).
- 4.4.2.20. V dispečerských sálech je nutno na jednotlivá pracoviště umístit jednu zásuvku 230 V, která nebude vázána instalovaným zařízením. V dispečerských sálech je nutno zajistit vybavení pracoviště provozního dispečera a pracoviště záložního dispečera ve stejné konfiguraci, jako pracoviště PD + polohovací stoly na pracovištích.
- 4.4.2.21. Dálkové ovládání musí být koordinováno a navrženo s ohledem na nasazení systému ERTMS/ETCS na celé řízené oblasti Praha Uhřetěves (mimo) – Horní Dvořiště (včetně). Jedná se zejména o vhodný rozsah jednotlivých oblastí řízených jednotlivými traťovými dispečery a návrh ovládacího pracoviště zahrnující jak dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení, tak ovládání ERTMS/ETCS.
- 4.4.2.22. Součástí dokumentace bude návrh zobrazení jednotlivých stanic řízené oblasti na velkoplošném zobrazení VEZO. Na VEZO počítat i se zobrazením P. Uhřetěves a P. Hostivaře jako BOP. Tento návrh musí být proveden na cílový stav řízené oblasti Praha-Uhřetěves (mimo) – Horní Dvořiště (včetně).
- 4.4.2.23. Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení musí být doplněno automatickým stavěním vlakových cest (ASVC). V železničních stanicích, které neumožňují použití automatického stavěním vlakových cest následkem neexistující úplné peronizace (ŽST Hluboká n. Vlt.-Záměstí, Chotýčany, Ševětín), musí být automatické stavěním vlakových cest trvale zablokováno. Tento systém musí být připraven na celkový uvažovaný rozsah řízené oblasti DOZ, představující dálkové řízení traťového úseku Praha-Uhřetěves (mimo) – Horní Dvořiště (včetně).
- 4.4.2.24. **ETCS**
Návazně na technický návrh dálkového ovládání bude v traťovém úseku České Budějovice – Votice navržen systém ETCS L2.

- 4.4.2.25. Pro nasazení systému ERTMS/ETCS nutno vzít v úvahu „Prozatímní požadavky na uplatnění uvolňovací rychlosti v ETCS úrovni 2“ a s ohledem na stávající kolejíště přiměřeně také „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven 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 ve stavědlových ústřednách SZZ,
 - zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech
 - zajištění zaokružování přenosového systému.
- 4.4.2.26. Počet obvodů RBC bude navržen tak, aby byl v souladu s řízenými oblastmi DOZ dle Pokynu generálního ředitele č. 9/2013 Pracoviště pro dálkové ovládání, v platném znění, a minimalizován rozsah nutných zásahů do systému DOZ. Budou navrženy hranice pro vjezd a výjezd do/z oblasti ETCS L2 s rozdělením na hranice, kde bude zajištěno vydání oprávnění k jízdě do oblasti ETCS L2 systémem ETCS již před vstupní hranicí a kde toto zajišťováno nebude (v těchto případech bude přepnutí zajištěno až v oblasti ETCS L2 samočinně, případně v některých provozních situacích manuálně strojvedoucím).
- 4.4.2.27. Bude navrženo umístění technologie RBC včetně obslužných a dohledových pracovišť RBC v CDP Praha a včetně zajištění potřebného příkonu a odvodu tepla. Navýšení příkonu bude projednáno se SŽE. Bude vyřešen způsob přenosu informací ze zabezpečovacích zařízení umístěných na trati do stavědlových ústředí v žst. Budou navrženy úpravy SZZ v jednotlivých žst. pro získání všech potřebných informací pro funkci ETCS a pro zadání povelu pro nepodmíněné nouzové zastavení vlaků na pracovišti PPV a ve všech stanicích s možností místního ovládání. Pro tento účel bude upraveno přenosové zařízení včetně doplnění potřebné kabelizace.
- 4.4.2.28. Podmínkou je, že implementovaný systém bude respektovat smíšený provoz ETCS vybavených a nevybavených vlaků na konvenčních tratích podle provozních pravidel platných pro infrastrukturu ve správě Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, a nebude překážkou ve využívání kapacity dráhy, kterou současná infrastruktura poskytuje.
- 4.4.2.29. Dokumentace pro územní rozhodnutí bude vycházet ze zkušeností z realizace stavby „ETCS – I. koridor, úsek Kolín – Břeclav – státní hranice Rakousko/Slovensko“, stavby „ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav“, stavby „ETCS Přerov – Česká Třebová“ a přípravy stavby „ETCS Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín“ vyjádřených v samostatném dokumentu „Technické požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí pro implementaci ETCS L2 na tratích SZDC“.
- 4.4.2.30. Hranice mezi sousedními RBC (včetně budoucích sousedních RBC připravovaných v rámci staveb „ETCS Praha Uhřetěves – Votice“, „ETCS České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště“ a předpokládanou výstavbou ETCS v úseku České Budějovice – Plzeň) se doporučuje přednostně situovat u vstřicných oddílových návěstidel cca uprostřed mezistaničního úseku pro zmírnění negativních provozních důsledků při jízdě vlaku ETCS pouze s jedním funkčním terminálem datového rádia.
- 4.4.2.31. Centrální části systému přenosu bezpečných informací, které jsou rovněž součástí stavby, budou umístěny spolu s RBC v budově CDP Praha.
- 4.4.2.32. Realizace speciálních funkcí
- 4.4.2.33. Jízda vlaku jen do km na širé trati – na zastávku a zpět
Projektant dokumentace projedná s objednatelem (nejméně s GŘ O12, GŘ O14, GŘ O16, GŘ O26) a koordinátorem dopravy příslušného krajského úřadu, zda se tato funkcionální RBC pro řešený úsek stavby předpokládá nebo nikoliv a v kterých případech.
- 4.4.2.34. Jízda vlaku jen do km na širé trati – na nákladiště či vlečku odbočující ze širé trati a zpět
Tato funkcionální RBC se v současné době pro řešený úsek stavby vzhledem ke konfiguraci kolejíště nepředpokládá.
- 4.4.2.35. Jízda vlaku na zastávku mezi krajní výhybkou a vjezdovým návěstidlem

Projektant dokumentace projedná s objednatelem (nejméně s GŘ O12, GŘ O14, GŘ O16, GŘ O26) a koordinátorem dopravy příslušného krajského úřadu, zda se tato funkcionality RBC pro řešený úsek stavby předpokládá nebo nikoliv a v kterých případech.

4.4.2.36. Spolupráce se systémy zajišťující bezpečnost v tunelech

Projektant v rámci zpracování dokumentace prověří navázání systému ETCS na stávající nebo navrhované systémy zajišťující bezpečnost v tunelech a podle toho navrhne případné technické řešení. Návrh projedná s objednatelem (nejméně GŘ O12, GŘ O14, GŘ O18, GŘ O26, GŘ O30, Oblastní ředitelství Praha a Plzeň, správa mostů a tunelů, správa sdělovací a zabezpečovací techniky). Navázání je součástí stavby. Součástí stavby musí být i navázání bezpečnostního systému tunelu do DDTS ŽDC.

4.4.2.37. Oblasti povoleného módu RV

Tato funkcionality RBC bude realizována v souvislosti s návrhem systémů zajišťujících bezpečnost v tunelech.

4.4.2.38. Staniční koleje, kde bude pravidelně docházet ke spojování vlaků

Tato funkcionality RBC musí být připravena tak, aby byla využitelná pro všechny staniční koleje zapojené do systému ETCS (i když by SZZ pro to neposkytovalo potřebné informace), kromě stanic s provizorním navázáním SZZ na systém ETCS.

4.4.2.39. Staniční koleje, u nichž se přechod z FS do OS provádí na konci kolejového úseku, kterým se zjišťuje volnost části staniční koleje

Projektant v rámci zpracování dokumentace prověří potřebnost této funkcionality RBC a návrh projedná s objednatelem (nejméně s GŘ O12, GŘ O14, GŘ O16, GŘ O26). Případné doplnění SZZ o překryvný úsek počítače náprav je součástí stavby.

4.4.2.40. Vjezd do oblasti L2 s automatickým přepnutím do L2 již na vstupní hranici oblasti L2.

Tato funkcionality traťové části musí být v rámci dokumentace navržena v úsecích:

- Včelná – České Budějovice, Nová Ves u Českých Budějovic – České Budějovice, Boršov nad Vltavou – České Budějovice, Hluboká nad Vltavou – České Budějovice;
- Lomnice nad Lužnicí – Veselí nad Lužnicí, Doňov – Veselí nad Lužnicí;
- Balkova Lhota – Tábor, –Chýnov – Tábor.

4.4.2.41. Vjezd do oblasti L2 z vedlejších tratí bez automatického přepnutí do L2 na hranici oblasti L2

Tato funkcionality traťové části může být v rámci dokumentace navržena v úsecích:

- Tábor – Bechyně.

4.5. Sdělovací zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu

4.5.1.1. Provozovaná sdělovací a informační zařízení všech systémů (zapojovače, rozhlasové zařízení, PTZS, informační zařízení, kamerový systém, ASHS) v železničních stanicích na trati (s výjimkou úseku Nemanice – Ševětín) jsou nebo budou v době realizace této stavby upravena tak, aby vyhověla současným požadavkům pro dálkové ovládání.

4.5.2. Požadavky na nový stav

4.5.2.1. V případě, že ústředna sítě GSM-R (MSC) bude pro připojení jednotlivých RBC prostřednictvím přenosové datové sítě vyžadovat doplnění některých komponent, bude toto doplnění součástí stavby. Dokumentace stanoví potřebné podrobnosti. Řešení rozšíření kapacity sítě není předmětem stavby.

4.5.2.2. Dokumentace prověří vybavení traťových úseků technologickou datovou sítí, podle potřeby navrhne její konfiguraci, doplnění, nebo úpravu.

4.5.2.3. Součástí dokumentace je zajištění připojení zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých zařízení (včetně RBC) k technologické datové síti v jednotlivých stanicích a na CDP.

4.5.2.4. Budou provedeny testy ERTMS/GSM-R QoS sítě GSM-R v oblasti, v níž je potřebná komunikace mobilních částí ETCS s RBC (včetně úseků pro registraci do sítě GSM-R CZ), při výsledcích

nevyhovujících požadavkům TSI CCS pro ETCS úrovně 2 budou vyprojektována potřebná opatření.

- 4.5.2.5. V rámci dokumentace bude stanovena případná potřeba úprav dosahu signálu GSM-R na odbočných tratích, u nichž se požaduje vydání oprávnění k jízdě do oblasti ETCS L2 systémem ETCS ještě před vstupní hranicí oblasti ETCS L2, pro stejné vykrytí jako v předchozí odrážce. Zajištění realizace těchto úprav bude rovněž součástí této dokumentace pro územní rozhodnutí.
- 4.5.2.6. Zapojení stávajícího (případně doplnění a rozšíření) sdělovacího zařízení včetně kamerového systému, informačního zařízení a rozhlasového zařízení v železničních stanicích a zastávkách trati (s výjimkou úseku Nemanice – Ševětín) bude navrženo do dálkového ovládní. V úseku CDP Praha – České Budějovice bude navrženo přenosové zařízení IP/MPLS s vyvedením v jednotlivých železničních stanicích. Součástí dokumentace bude zřízení obchodí přenosové cesty. Všechny přípojné body technologické datové sítě a Intranetu SŽDC budou předadresovány do nové IP/MPLS sítě
- 4.5.2.7. Přenos informací a dohled bude zajištěn do CDP Praha na pracoviště místně příslušného dispečera železniční dopravní cesty (DŽDC). Všechny informace budou přenášeny na integrační servery umístěné na CDP Praha a v Českých Budějovicích. Klientské pracoviště bude umístěno na pracovišti místně příslušného DŽDC, příp. bude zřízeno další klientské pracoviště u OŘ. Pokud pracoviště tohoto DŽDC nebude vybaveno nábytkem a technologií, musí být oboje doplněno v rámci stavby. Pokud již byla technologie dodána, musí být součástí stavby její konfigurace, spočívající v doplnění nově připojovaných prvků. Pro připojení a začlenění sdělovacích zařízení do dálkové diagnostiky a jejich ovládní platí TS 2/2008 – ZSE v platném znění.
- 4.5.2.8. Součástí stavby bude celkové vybavení, popř. doplnění určeného dispečerského sálu na CDP Praha a pracoviště PPV odpovídajícím sdělovacím zařízením umožňujícím ovládní stanovené (viz 4.2.2.15) řízené oblasti.
- 4.5.2.9. V objektech, kde bude v rámci stavby umístěno zařízení a nebudou trvale obsazeny, bude vyřešena ochrana proti vloupání s podporou mechanických zábran včetně zařízení PZTS (dřívě EZS), pokud jím předmětné objekty nejsou vybaveny.

4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1. Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1. Provozovaná energetická zařízení (osvětlení, EOVS) v železničních stanicích na předmětné trati jsou nebo budou v době realizace této stavby z hlediska funkčnosti dálkově ovládaných a diagnostikovaných okruhů upravena tak, aby vyhověla současným požadavkům pro dálkové ovládní. Výjimku tvoří stávající zařízení osvětlení a EOVS v ŽST Hluboká n. Vlt.-Záměstí, Chotýčany, Ševětín a odb. Dobřejšovice, kde tato nejsou způsobilá pro zapojení do dálkového ovládní a diagnostiky DDTS ŽDC, budou však v rámci této stavby ponechána bez úprav vzhledem k tomu, že v těchto dopravních se předpokládají pouze nezbytné úpravy stávajících SZZ pro ETCS.

4.6.2. Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1. Dokumentace prověří, zda jsou ve všech případech k dispozici dostatečně dimenzované přípojky základní a náhradní napájecí sítě systémů staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení a technologií sdělovacího zařízení. Pokud bude pro napájení těchto technologií nutno upravit nebo doplnit napájení (např. zřídit UPS), bude toto součástí stavby.
- 4.6.2.2. Dokumentace bude řešit úpravu (doplnění) napájení v ŽST Hluboká n. Vlt.-Záměstí, Chotýčany, Ševětín a odb. Dobřejšovice pro potřeby předpokládaných úprav SZZ pro ETCS.
- 4.6.2.3. Ve všech žel. stanicích, vyjma výše uvedených, bude systém EOVS obsahovat zařízení, umožňující přenos informací a dohled z CDP Praha. Přenos informací a dohled bude zajištěn do CDP Praha na pracoviště místně příslušného dispečera železniční dopravní cesty (DŽDC). Všechny informace budou přenášeny na integrační servery umístěné na CDP Praha. Klientské pracoviště bude umístěno na pracovišti místně příslušného DŽDC. Vybrané informace budou přenášeny též na pracoviště elektrodispečera ED České Budějovice a určené pracoviště údržby OŘ, SEE. Pro připojení a začlenění zařízení EOVS do systému dálkové diagnostiky a ovládní platí TS 2/2008 – ZSE v platném znění.

- 4.6.2.4. Ve všech žel. stanicích, vyjma výše uvedených a v jednotlivých zastávkách bude systém ovládání osvětlení obsahovat zařízení, umožňující přenos informací, dohled a dálkové ovládání z CDP Praha, který bude zajištěn na pracoviště místně příslušného dispečera železniční dopravní cesty (DŽDC). Všechny informace budou přenášeny na integrační servery umístěné na CDP Praha. Klientské pracoviště bude umístěno na pracovišti místně příslušného DŽDC. Vybrané informace budou přenášeny též na pracoviště elektrodispečera ED České Budějovice a určené pracoviště údržby OŘ, SEE. Pro připojení a začlenění zařízení venkovního osvětlení do systému dálkové diagnostiky a ovládání platí TS 2/2008 – ZSE v platném znění.
- 4.6.2.5. Informace z technologických systémů (v tomto případě EOV a osvětlení) budou přenášena do dvou InS umístěných ve dvou geograficky oddělených lokalitách, podle TS 2/2008 – ZSE (Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty, Třetí vydání).
- 4.6.2.6. Klientské pracoviště dispečerů (včetně ED) a určené pracoviště údržby OŘ budou aktualizována (doplněna o nové technologické systémy), podle TS 2/2008 – ZSE.

4.7. Ostatní technologická zařízení

4.7.1. Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1. Klimatizační a další technologická zařízení jsou, nebo v nejbližší době budou vybudovány v rámci jednotlivých staveb modernizace IV. koridoru dle aktuálně platných technických specifikací. Výjimkou je úsek Nemanice – Ševětín, který nebyl modernizován.

4.7.2. Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1. Součástí dokumentace bude informace o dimenzování vzduchotechniky a chlazení na odvedení ztrátového tepla. Její případné doplnění nebo úprava je součástí stavby.
- 4.7.2.2. Dokumentace uvede přípustné zatížení podlah místností pro technologii.

4.8. Geodetická dokumentace

- 4.8.1. Geodetické a mapové podklady potřebné pro zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí si zhotovitel zajistí u SZDC, Správy železniční geodézie Praha.
- 4.8.2. Geodetická dokumentace musí být ověřena úředně oprávněným zeměměřičským inženýrem, tj. fyzickou osobou, které bylo uděleno úřední oprávnění podle zákona č. 200/1994 Sb., o zeměměřičství, § 13, odst. 1 písm. c), v platném znění.

4.9. Životní prostředí

- 4.9.1. Jedná se převážně o technologickou stavbu, která neovlivní podstatným způsobem životní prostředí ve veřejně chráněných prostorách ani v uzavřených prostorách dráhy.
- 4.9.2. Kapitola životního prostředí bude zpracována podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Součástí dokumentace bude rovněž zpracování Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., které bude zpracováno autorizovanou osobou.
- 4.9.3. Při zpracování části Odpadové hospodářství bude kromě jiného respektován „Metodický návod odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi“ (MŽP Praha, leden 2008).

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. 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 přenosovou 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 773/1

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>.

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

Doložka číslo: 167941

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: dda17fb0-35d5-4bd1-b1af-5ac8afa4f205

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Veronika FUČÍKOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 16.01.2019 11:45:03



69652f3e-c435-476e-8a5f-636189b42dfe