

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



*Správa železniční dopravní cesty*

**Příloha č. 2**

# **ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

## **ZÁMĚR PROJEKTU**

### **„Rekonstrukce žst. Turnov“**

Datum vydání: 21. 11. 2018



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



## OBSAH

<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1. PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2. HLAVNÍ CÍLE STAVBY.....	3
1.3. MÍSTO STAVBY.....	3
1.4. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ).....	3
<b>2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....</b>	<b>4</b>
2.1. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.2. OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	5
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI .....</b>	<b>5</b>
<b>4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>5</b>
4.1. VŠEOBECNĚ.....	5
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	5
4.3. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	6
4.4. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....	7
4.5. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘŤ, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	7
4.6. OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	8
4.7. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY.....	8
4.8. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	10
4.9. GEODETICKÁ DOKUMENTACE .....	11
4.10. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	11
<b>5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY .....</b>	<b>11</b>
<b>6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>12</b>

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu (dále ZP) pro rekonstrukci železniční stanice Turnov.
- 1.1.2. Dále bude zpracována doprovodná dokumentace (dále DD), jejíž rozsah je definován v čl. 5.1.25.1.1 **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** DD bude po dokončení projednána a budou zapracovány připomínky, které nebudou v rozporu se zadávací dokumentací. Následně bude pro vybranou variantu zpracován ZP podle Směrnice MD č. V-2/2012 v platném znění.

### 1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Hlavním cílem rekonstrukce železniční stanice je zkrácení cestovních dob a dosažení vyšší stability provozu díky zkrácení staničních provozních intervalů (zejména díky modernizaci staničního zabezpečovacího zařízení) a případně též zvýšení rychlosti ve zhlaví stanice.
- 1.2.2. Dalším cílem rekonstrukce je zajištění přístupnosti stanice pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, a to podle požadavků vyplývajících z TSI PRM.
- 1.2.3. Cílem je také zajištění potřeb nákladní dopravy pro tranzitní vlaky (úvrať a dobírání/odvěšování hnacích vozidel v relaci Nymburk – Zawidów a zpět, vlaky Libuň – Řetenice a zpět).

### 1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Kraj: Liberecký
- 1.3.2. Okres: Semily, Liberec
- 1.3.3. Název a kód katastrálního území: Karlovice (663328)  
Ohrazenice (709336)  
Přepeře u Turnova (734683)  
Příšovice (736309)  
Rovensko pod Troskami (742082)  
Turnov (771601)
- 1.3.4. Začátek a konec stavby: **Stavebně**  
ZÚ cca km 123,4  
KÚ cca km 124,6  
**Technologicky**  
návěstidlo PŘL ze směru Malá Skála (km 122,340)  
návěstidlo PŘS ze směru Sychrov (km 125,720)  
žst. Hrubá Skála/žst. Rovensko pod Troskami (km 22,422/17,157)  
žst. Příšovice (km 99,665)

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

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní 030 Jaroměř – Liberec regionální 041 Hradec Králové hl. n. – Turnov celostátní 070 odb. Skály – Turnov
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F3
Součást sítě TEN-T	ne
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	500 00 Jaroměř – Liberec 491 00 Hradec Králové hl. n. – Turnov 480 00 odb. Skály – Turnov
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	508 Jaroměř – Liberec 511 Hradec Králové hl. n. – Turnov

	537a odb. Skály – Turnov
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	030 (celostátní) Jaroměř – Liberec 041 (regionální) Hradec Králové hl. n. – Turnov 070 (celostátní) odb. Skály – Turnov
Číslo traťového a definičního úseku	105110 Malá Skála – Turnov 1051F1 žst. Turnov 105112 Turnov – Sychrov 1071B1 žst. Rovensko pod Troskami 107104 Rovensko pod Troskami – Hrubá Skála 1071D1 žst. Hrubá Skála 107108 Hrubá Skála – Karlovice-Sedmihorky 1071E1 nz. Karlovice-Sedmihorky 107110 Karlovice-Sedmihorky – Turnov 0901T1 žst. Pířšovice 090140 Pířšovice – Turnov 1051FB seřařovací nádraží 1051FC areál Správy tratí 1051FD vlečka DHV Lužná u Rakovníka 1051FE areál Správy tratí 1051FF kolej č. 11a 1051FG kolej č. 2a 1051FH vlečka R.F.Profi
Traťová třída zatížení	C3 (20 t/7,2 t)
Maximální traťová rychlost	V obvodu celé železniční stanice je stanovena rychlost 40 km/h, traťové rychlosti v přilehlých traťových úsecích: 100 km/h Jaroměř – Liberec 60 km/h Hradec Králové hl. n. – Turnov 100 km/h odb. Skály – Turnov
Trakční soustava	není
Počet traťových kolejí	1

Tratě jsou zařazeny dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 2. (trať 030 a 070) a 3. třídy (041) tratí z hlediska mostů.

1.4.1. Přímým správcem železniční dopravní infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové.

## 2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

### 2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. DSPS „Odstranění propadů traťové rychlosti v úseku Turnov – Liberec“ zhotovená pro opravné práce OŘ Hradec Králové, v nezbytném rozsahu (zaměření mezistaničního úseku Turnov – Sychrov), bude poskytnuto po podpisu SoD.
- 2.1.2. Zpracovaná neschválená PD „Rekonstrukce ŽST Malá Skála“. Bude poskytnuto po podpisu SoD.
- 2.1.3. „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8. 3. 2018“.



## 2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1. Studie proveditelnosti Zlepšení provozních parametrů trati Jaroměř – Stará Paka, bude poskytnuta po podpisu SoD.
- 2.2.2. Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec  
Studie proveditelnosti je toho času ve fázi zpracování. Stavba „Rekonstrukce žst. Turnov“ využije výstupy z této SP, které budou v úvodu prací k dispozici, a bude s nimi z dopravně-technologického hlediska koordinována. Výkres B-3-42 navrhující konfiguraci ŽST Turnov je součástí zadávací dokumentace.
- 2.2.3. Posouzení výhledového rozsahu vlakových a seřadovacích stanic (č. j. 16458/2015-O26). Bude poskytnuto po podpisu SoD.

## 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. Rekonstrukce ŽST Malá Skála
- 3.1.2. Výstavba DOK v traťovém úseku Bakov nad Jizerou – Turnov
- 3.1.3. V současné době SŽDC OŘ Hradec Králové probíhá 2. část rekonstrukce výpravní budovy v žst. Turnov. Stavba „Rekonstrukce žst. Turnov“ musí být s touto rekonstrukcí koordinována.
- 3.1.4. Další stavby cizích investorů

## 4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### 4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Rekonstrukce bude navržena dle Směrnice SŽDC č. 30 „Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“.
- 4.1.2. Budou zpracovány dvě varianty konfigurace železniční stanice:
  - A. V této variantě bude navržen mimoúrovňový přístup na nová nástupiště a bude umožněna bezúvratová jízda vlaků do železniční stanice ze směru Jičín. Situování nástupišť bude upraveno podle požadavků dopravní technologie, možným výchozím podnětem je návrh ze SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec, výkres B-3-042. Dlouhé nákladní koleje pro úvratové jízdy Mladá Boleslav – Turnov – Zawidów budou přesituovány do souběhu se zhlavím směr Jičín.
  - B. V této variantě bude ponechán stávající centrální přechod, který bude stavebně upraven a zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK) tak, aby splňoval požadavky platné legislativy. Traťová kolej ze směru Jičín bude protažena ke stávajícímu poloostrovnímu nástupišti u kolejí č. 7 a 11. Bude řešeno přemístění dlouhých nákladních kolejí pro úvratové jízdy Mladá Boleslav – Turnov – Zawidów do souběhu se zhlavím směr Jičín.
- 4.1.3. Všechny navržené varianty konfigurace nástupišť a kolejiště musí vyhovovat dvěma stavům rozsahu dopravy (modelům GVD), a to principiálně stávajícímu stavu (v době po rekonstrukci železniční stanice) a cílovému stavu na základě doložených podkladů od objednavatelů dopravy (žst. Turnov – taktový uzel dálkové dopravy v minutě 00 a regionální dopravy v minutě 30). Podklady o výhledovém rozsahu dopravy a modelu GVD si projektant vyžádá od objednavatelů dopravy v úvodu zpracování DD.
- 4.1.4. Navržené technické řešení neznemožní výhledovou elektrizaci střídavou soustavou 25 kV, 50 Hz.
- 4.1.5. Zhotovitel musí zajistit hodnocení a posuzování rizik v rámci dotčených subsystémů a zajistit prokázání shody systému se stanovenými požadavky dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES a Prováděcího nařízení komise (EU) č. 402/2013.

### 4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Rozsah zpracované dokumentace dopravní technologie bude odpovídat Směrnici generálního ředitele č. 11/2006, příloze č. 1.
- 4.2.2. Pro stanovení výhledového rozsahu a organizace dopravy budou osloveni objednavatelé dálkové a regionální dopravy (MD O190 – odbor veřejné dopravy a KORID LK) a následně bude tento rozsah potvrzen SŽDC GŘ O26.
- 4.2.3. Pro výhledové rozsahy dopravy budou zpracovány GVD (viz 4.1.3) pro všechny přílehlé tratě a plány obsazení staničních kolejí.

- 4.2.4. Budou zhodnoceny možné dílčí úpravy GVD v přilehlých úsecích na základě zkrácení provozních intervalů. Bude samostatně posouzeno využití TZZ s oddílovými návěstidly v úseku Turnov – Malá Skála, kde dochází ke sledu jízd vlaků linek R21 a L3.
- 4.2.5. Pro stanovení rozsahu TZZ 3. kategorie v úseku Turnov – Hrubá Skála – Rovensko p. Troskami bude v rámci zpracování výhledových GVD posouzeno výhledové využití ŽST Hrubá Skála (vč. posouzení zvýšení stability GVD při zpožděních vlaků na vstupu do posuzované oblasti nebo možnosti vedení vlaků ad hoc) a též bude prověřena možnost zrušení výluky dopravní služby (dále VDS) v této ŽST.
- 4.2.6. Bude posouzeno a řešeno odstranění úvraťových jízd ze směru Jičín.
- 4.2.7. Bude posouzena technologie místní práce v železniční stanici.
- 4.2.8. Ve všech navržených variantách bude navržena užitečná délka kolejí podle požadavků TSI INF pro kategorii F3 (min. 500 m). Zároveň bude prověřena a popsána možnost zajištění kolejí dostatečných délek ve smyslu Dohody AGTC.
- 4.2.9. Bude uveden přehled frekvencí cestujících v železniční stanici a přehled naložených a vyložených vozů za poslední tři roky, podklady si zajistí zhotovitel sám.
- 4.2.10. Bude uvedeno schéma stanice a navazujících úseků s vyznačením kilometrických poloh hlavních návěstidel a jejich samostatných předvěstí pro stávající stav a navržené varianty.

### 4.3. Zabezpečovací zařízení

#### 4.3.1. Popis stávajícího stavu

Železniční stanice je vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením 1. kategorie typu 5007 se světelnými návěstidly, se závislými stavědly St. 1, St. 3 a St. 4.

TZZ ve směru Malá Skála je telefonické dorozumívání.

TZZ ve směru Sychrov je 3. kategorie AHP-03.

TZZ ve směru Hrubá Skála je telefonické dorozumívání.

TZZ ve směru Příšovice je 2. kategorie RPB-71.

#### 4.3.2. Požadavky na nový stav

V železniční stanici Turnov bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s možností dálkového ovládání.

Pro výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS nutno vzít v úvahu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8. 3. 2018“.

V případě zřízení centrálního přechodu bude navrženo výstražné zařízení pro přechod kolejí (VZPK) dle SŽDC TS 1/2018-Z.

Jako prostředky pro spolupůsobení vlaků budou navrženy počítače náprav. Použité počítače náprav v oblasti kompatibility s drážními vozidly musí vyhovovat ČSN CLC/TS 50238-3 a aktuálně platnými TSI CCS. Vzhledem k použití počítačů náprav se předpokládá nasazení funkcionality VNPN dle TS 2/2014-S,Z.

V mezistaničních úsecích, kde dnes není TZZ 3. kategorie, budou vybudována nová TZZ 3. kategorie typu AH (dopravní technologie posoudí případnou nutnost zřízení návěstního bodu na trati), včetně nezbytných úprav SZZ v sousedních dopravních z důvodu navázání TZZ na SZZ.

V mezistaničním úseku Turnov – Rovensko pod Troskami budou technicky, investičně a dopravně-technologicky posouzeny 3 varianty technického řešení:

- Ponechání stávajícího stavu,
- Zřízení TZZ 2. kategorie s volností trati a zřízením VSDZ v dopravně Hrubá Skála,
- Zřízení TZZ 3. kategorie a vyřešení SZZ v dopravně Hrubá Skála.

Součástí dokumentace musí být také řešena problematika napájení nového SZZ a TZZ.

Úroňové přejezdy se špatnými rozhledovými poměry s nutností snížení traťové rychlosti a přejezdy, které nevyhovují svým technickým stavem platným normám a předpisům budou vybaveny novými PZS vyhovujícím požadavkům ČSN 34 2650 ed.2. Tato PZS budou reléová s elektronickými doplňky.

Navržené technické řešení zabezpečovacího zařízení a kabelizace musí být připraveno na výhledovou elektrizační střídanou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz.

Bude samostatně posouzeno využití TZZ s oddílovými návěstidly v úseku Turnov – Malá Skála, kde dochází ke sledu jízd vlaků linek R21 a L3.

#### **4.4. Sdělovací zařízení**

##### **4.4.1. Popis stávajícího stavu**

V žst. Turnov je stávající informační systém pro cestující typu HAVIS s informačními tabulemi, rozhlas pro cestující typu ELSVO MOST a hodinami (vše ve správě TÚDC), systém ovládá i hlášení pro cestující v přilehlých zastávkách Dolánky a Turnov město.

V dopravní kanceláři je umístěn zapojovač MODIS Z29 ELSVO MOST se dvěma ovládacími skříňkami, do něhož je zapojena 10 MB linka a dvě AUT linky. V železniční stanici jsou provozovány čtyři přivolávací okruhy od vjezdových návěstidel. Na St. 1 je rozhlasová ústředna VRÚ TESLA s jednou ovládací skříňkou, na St. 4 je MRÚ ASO 500.

##### **4.4.2. Požadavky na nový stav**

Bude navržena místní kabelizace k jednotlivým prvkům umístěným v kolejišti. Pro připojení jednotlivých rozvaděčů EOV a osvětlení bude navržena HDPE trubka a optický kabel. Součástí kabelizace bude pokládka HDPE trubek a traťového kabelu pro navazující traťové úseky Turnov – Sychrov a Turnov – Hrubá Skála (Rovensko pod Troskami) v rozsahu předpokládané kabelizace pro zabezpečovací zařízení.

Navrženo bude nové rozhlasové zařízení v IP provedení s automatickým hlášením dle jízdy vlaku, vizuální informační systém pro cestující v souladu se směrnicí č. 118 a nový telefonní zapojovač.

Navrženo bude přenosové zařízení MPLS s připojením na stávající přenosové zařízení v ŽST Bakov nad Jizerou a Železný Brod.

Pro sledování hran nástupiště, příp. centrálního přechodu, podchodu a výtahů bude navržen kamerový systém v souladu s pokynem O14 č. j. 18453/2018-SŽDC-O14.

Technologické prostory budou chráněny poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem (dříve EZS).

Navržen bude systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty v souladu s TS 2/2008-ZSE.

#### **4.5. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení**

##### **4.5.1. Popis stávajícího stavu**

Napájení žst. Turnov je provedeno přípojkou VN, která je provedena jako kabelová, smyčková ze tří trafostanic ČEZ a napájí transformační stanici TS SM 0039 „Nádraží Turnov“. Měření je provedeno na sekundární straně čtyřkvadrantovým elektroměrem ČEZ pro činný i jalový odběr. Rozvaděč měření je umístěn na vnější straně trafostanice. V trafostanici, v rozvodně NN je umístěno měření jednotlivých vývodů. Stávající trafostanice prošla rekonstrukcí v letech 2016 – 2017.

Napájení (záložního) zabezpečovacího zařízení je zajištěno náhradním zdrojem elektrické energie EASd 16/5-366, který je umístěn v budově trafostanice.

Osvětlení kolejiště a nástupiště v žst. Turnov zajišťuje devět osvětlovacích věží výšky 20 m osazených asymetrickými výbojkovými reflektory, osvětlení kolejiště SNV a maloskalského zhlaví je zajištěno stožáry JŽ.

Elektrický ohřev výhybek v železniční stanici Turnov není osazen.

##### **4.5.2. Požadavky na nový stav**

Elektrický ohřev výhybek

Na základě dopravní technologie bude stanoven rozsah EOV.

Napájení EOV bude navrženo z lokální distribuční sítě SŽDC (LDSŽ), odběr elektrické energie zařízení EOV bude pro účely odečtu spotřeby el. energie samostatně měřen. V rámci zpracování technického řešení je nutné prověřit příkon distribučních přípojek, tak aby vyhověly nově instalovanému příkonu EOV. Pokud přípojka nevyhoví, je nutné provést navýšení rezervovaného příkonu.

Silnoproudý rozvod



S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů nn a rozvodných skříní. Současně bude provedeno napojení stávajících, rekonstruovaných a nových technologických systémů.

#### Venkovní osvětlení

V žst. Turnov bude v rozsahu rekonstrukce železničního svršku, spodku a nástupišť v jednotlivých variantách navrženo nové osvětlení kolejí, osvětlení nástupišť včetně přístupů na nástupiště.

Návrh osvětlení venkovních železničních prostor bude proveden podle požadavků norem ČSN EN 12 464-1 a ČSN EN 12 464-2. Návrh osvětlení prostor dráhy bude současně respektovat požadavky novelizovaného předpisu SŽDC E11. Osvětlení bude ovládáno místně a dálkově.

V případě návrhu nových osobních výtahů bude navrženo jejich napájení včetně měření odběru el. energie.

Dále bude řešeno napájení nového SZZ a TZZ. Vybudované technologie budou připojeny do diagnostického systému DDTS a do systému DŘT včetně monitoringu u elektrodispečerů. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.

### 4.6. Ostatní technologická zařízení

4.6.1. Ve variantách s podchodem bude přístup z/do něj na nástupiště zajištěn výtahy.

### 4.7. Inženýrské objekty

#### 4.7.1. Železniční svršek a spodek

4.7.2. Popis stávajícího stavu

Železniční svršek v dopravních kolejích je tvořen kolejnicemi tvarů S49 a T převážně na betonových pražcích SB8 a SB5. Kusé dopravní koleje jsou tvořeny svrškem tvaru T na dřevěných pražcích. Manipulační koleje v sudé kolejové skupině jsou tvořeny svrškem tvaru T na dřevěných a betonových pražcích. Kolejště seřaďovacího nádraží je tvořeno kolejnicemi tvaru S49 a T na betonových pražcích SB5 a dřevěných pražcích.

V přilehlých traťových úsecích jsou kolejnice tvaru S49 na betonových pražcích SB5, SB8 a B91S.

V rámci rekonstrukce výhybek maloskalského zhlaví v roce 1983 byla provedena částečná sanace železničního spodku bez odvodnění. Na liberecko-pražském zhlaví byl v roce 1987 sanován železniční spodek včetně odvodnění. Při rekonstrukci nástupišť v letech 2002 a 2003 byla provedena částečná sanace železničního spodku bez odvodnění kolejí a nástupišť.

4.7.3. Požadavky na nový stav

Železniční svršek bude rekonstruován v rozsahu daném novou konfigurací železniční stanice, nejméně však ve všech dopravních kolejích vedoucích k nástupištím a kolejích pro tranzitující nákladní vlaky, včetně příslušných částí zhlaví. Nový železniční svršek bude tvaru 49E1, výhybky soustavy S49 v dopravních kolejích 2. generace, vše svařené do bezстыkové koleje. Návrh konfigurace kolejí bude pro každou z variant podle čl. **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** zpracován ve více alternativách (lišících se rychlostmi v kolejích, současnými pohyby ve zhlavích, rozsahem rekonstrukce apod.), přičemž bude sledovat zrušení úvratových jízd u vlaků směr Jičín, zvýšení rychlosti v kolejích určených pro předpokládanou jízdu osobních vlaků a dosažení požadované užitečné délky kolejí.

Železniční spodek bude rekonstruován v rozsahu daném rekonstrukcí železničního svršku, a to v rozsahu zajištění odvodnění systémem trativodů a sanace pražcového podloží pro zabezpečení únosnosti a ochrany před účinky mrazu.

Rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění bude navržena na základě místního šetření se správcem, které bude zaměřeno zejména na místa vyžadující časté zásahy v rámci údržby a na místa poruch, s cílem stanovení předpokládaných příčin a navržení vhodného řešení. Z místního šetření bude vyhotoven záznam, který bude obsahem dokladové části. Dále pak bude součástí dokumentace geologická rešerše řešeného úseku stavby z archivních podkladů.



#### 4.7.4. Nástupiště

##### 4.7.5. Popis stávajícího stavu

V železniční stanici se nachází dvě vnější nástupiště typu SUDOP (1a a 1b) s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK u dopravní koleje č. 2. Dále dvě poloostrovní nástupiště typu SUDOP s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK u kolejí č. 1, 5, 7 a 11. Nástupiště jsou přístupná přes centrální přechod bez VZPK.

##### 4.7.6. Požadavky na nový stav

Nástupiště budou odpovídat TSI PRM 2015, ČSN 73 4959, vzorovému listu Ž8, budou mít výšku nástupní hrany 550 mm nad TK. Počet a délka nástupních hran vyplyne ze zpracované dopravní technologie (viz čl. 4.2). Přístup na nástupiště bude zajištěn podle čl. **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů..**

#### 4.7.7. Železniční přejezdy

##### 4.7.8. Popis stávajícího stavu

###### Trať č. 030

P3095, km 123,144 zabezpečený výstražnými kříži, pěší komunikace

###### Trať č. 041

P3173, km 23,196 zabezpečený výstražnými kříži, polní cesta

P3174, km 23,988 PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci, silnice III/03521

P3175, km 24,621 zabezpečený výstražnými kříži, polní cesta

P3176, km 25,124 zabezpečený výstražnými kříži, polní cesta

P3177, km 25,617 zabezpečený výstražnými kříži, polní cesta

P3178, km 26,329 PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci, silnice III/27927

P3179, km 27,097 zabezpečený výstražnými kříži, účelová komunikace

P3180, km 27,493 zabezpečený výstražnými kříži, polní cesta

P3181, km 27,980 PZS s úplnými závislostmi, se závorami, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci, silnice III/27926

P3182, km 28,815 zabezpečený výstražnými kříži, místní obslužná komunikace

P3183, km 28,895 zabezpečený výstražnými kříži, účelová komunikace (úložiště SŽDC)

###### Trať č. 070

P2721, km 99,813 PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci, místní obslužná komunikace

P2722, km 101,748 zabezpečený výstražnými kříži, účelová komunikace

P2723, km 102,353 PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci, silnice III/27915

##### 4.7.9. Požadavky na nový stav

U přejezdů P3095, P3182 a P3183 bude prověřena možnost jejich zrušení bez náhrady nebo s náhradou souběžnou komunikací k jinému přejezdu (z hlediska územního, investičního, dopadu do výsledků EH, ...). Toto prověření bude v doprovodné dokumentaci doloženo textovým popisem, výkresy navrženého řešení a zároveň budou přiloženy doklady o projednání s místní samosprávou a vlastníky komunikací. Tyto železniční přejezdy budou rekonstruovány, přičemž musí být dodržena ČSN 73 6380.

Ostatní železniční přejezdy budou při novém nasazení nebo rekonstrukci PZS navrženy k rekonstrukci (rozšíření přejezdu, zajištění rozhledu, zabezpečení přístupu osob do prostoru přejezdu apod.). U těchto železničních přejezdů bude textově zhodnocena možnost jejich zrušení příp. nahrazení souběžnou komunikací k jinému přejezdu. Dále bude zpracována přehledná situace v měřítku 1:10 000 se schématickým znázorněním navržených úprav železničního přejezdů.

#### 4.7.10. Mosty, propustky, zdi

##### 4.7.11. Popis stávajícího stavu

Most v km 123,463 (Na Perchtě)

Jedná se o most s deskovou nosnou konstrukcí ze zabetonovaných nosníků o rozpětí 20,4 m z roku 1991, která převádí železniční trať 030 přes pozemní komunikaci I/35. Most je dle Protokolu o podrobné prohlídce z r. 2017 hodnocen K1/S1, nosná konstrukce i spodní stavba jsou bez zjevných viditelných poruch a závad.

Most v km 124,361 (Na přepeřské)

Jedná se o most s deskovou nosnou konstrukcí ze zabetonovaných nosníků z roku 1936 o 3 otvorech o rozpětí 3,65 + 8,65 + 3,65 m, která převádí železniční trať 030 přes pozemní komunikaci II/610. Podjezdná výška pod mostem je 3,75 m. V místech zabetonovaných nosníků a říms jsou viditelné trhliny, dochází k průsakům nosnou konstrukcí a degradaci pohledové krycí vrstvy. Most je dle Protokolu o podrobné prohlídce z r. 2017 hodnocen K2/S2.

##### 4.7.12. Požadavky na nový stav

Na všech objektech v rozsahu stavby bude stanovena zatížitelnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (č. j. S 30135/2015–O13) a prokázána v souladu se Směrnicí generálního ředitele SZDC č. 30/2008, předpokládané elektrizace a Dohody AGTC přechodnost traťové třídy D4/120. 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.

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

Pro nový podchod na nástupiště bude prověřeno jeho situování, buď ve vazbě na odbavovací halu výpravní budovy, nebo ve vazbě na autobusové nádraží. Rozhodnutí o poloze bude učiněno na podkladě DETR analýzy formou přehledné tabulky se zohledněním investičních nákladů, docházkové vzdálenosti, atp., dále bude zpracována situace různých poloh podchodu v měřítku 1:1 000. Podklady pro DETR analýzu si zhotovitel zajistí sám.

#### 4.7.13. Ostatní objekty

4.7.14. 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), kabelovody, příp. protihluková opatření a podobně.

#### 4.8. Pozemní stavební objekty

##### 4.8.1. Popis stávajícího stavu

Stávající výpravní budova byla v roce 2015 částečně rekonstruována. Druhá etapa rekonstrukce je v realizaci a je v režii SZDC OŘ Hradec Králové.

Stávající poloostrovní a vnější nástupiště nejsou osazena přístřešky pro cestující. Pro ochranu cestujících proti nepříznivým povětrnostním podmínkám slouží zastřešená veranda u výpravní budovy.

##### 4.8.2. Požadavky na nový stav

V rámci jednotlivých variant budou navržena zastřešení nástupišť a přístupů na ně. Dále bude stanoven rozsah prostor dle potřeb technologie a zaměstnanců drážního provozu, navrženo jejich umístění v železniční stanici a stanoveny požadavky na přizpůsobení stávajících nebo výstavbu nových prostor, vše v koordinaci se stavbami uvedenými v kapitole č. 3.

#### 4.9. Geodetická dokumentace

- 4.9.1. Železniční bodové pole (ŽBP) splňující TKP staveb státních drah a vyhotovení železničních mapových podkladů (ŽMP) zajistí objednavatel prostřednictvím Správy železniční geodézie (SŽG).
- 4.9.2. V případě doplnění geodetických a mapových podkladů (při umístění nových objektů mimo stávající hranici obvodu dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů) je součástí zakázky jejich doplnění zhotovitelem a bude provedeno po dohodě se správcem ŽBP a ŽMP. Tato dokumentace bude vyhotovena v souladu s TKP staveb státních drah a výše uvedených předpisů a bude předána prostřednictvím ÚOZI Objednatele ke kontrole správcům ŽBP a ŽMP.

#### 4.10. Životní prostředí

- 4.10.1. V ZP bude uvedena kapitola, která bude zpracována v obecné rovině v rozsahu kapitoly 8 ZP Přílohy č. 1 Směrnice MD č. V-2/2012 a seřazena následovně: popis jednotlivých složek životního prostředí, identifikace lokalit NATURA 2000, ZCHÚ, VKP, ÚSES apod. v řešené oblasti, případné změny hlukového zatížení, specifikace odpadového hospodářství – řešeno pochůzkou za účasti zadavatele a správce trati, poloha vzhledem k archeologickým nalezištím.
- 4.10.2. Upozorňujeme, že se záměr nachází v CHKO Český ráj, ve stejnojmenném geoparku, v OPVZ Turnov Nudvojovice a CHOPAV Severočeská křída.

### 5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. V rámci 1. dílčí etapy (dle SoD) budou samostatně předloženy k projednání:

- A. Varianty TZZ v úseku Turnov – Rovensko pod Troskami dle čl. 4.3.2 (bude doloženo schéma zabezpečovacího zařízení a stručné vyhodnocení variant),
- B. Varianty konfigurace železniční stanice dle čl. 4.1.2 (budou doloženy situace 1:1 000 se zákresem kolejí a nástupišť),
- C. Varianty situování podchodu dle čl. 4.7.12 (budou doloženy situace 1:1 000 se zákresem různých poloh podchodu),
- D. Návrh dopravní technologie dle čl. 4.2 (budou doložena dopravní schémata, návrhové GVD, stručný popis navrženého řešení a vyhodnocení variant konfigurace železniční stanice).

Tyto varianty budou řádně projednány a zadavatelem vybraná varianta bude dále dopracována dle čl. 5.1.2.

- 5.1.2. Doprovodná dokumentace bude pro vybranou variantu zpracována v tomto rozsahu:

- technická zpráva obsahující obecný popis stavby jako celku (umístění v území, soulad s územním plánem, atd.) a rámcový popis řešení rozhodujících PS a SO;
- podrobná dopravní technologie (podle Směrnice generálního ředitele č. 11/2006, příloha č. 1);
- podrobná situace v měřítku 1:1 000, se zakreslením a popisem kolejí (včetně směrových poměrů), nástupišť, umístění návěstidel, mostů, pozemních staveb a dalších rozhodujících objektů a přehledná situace v měřítku 1:10 000;
- odhad celkových investičních nákladů v podrobnosti Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni Studie proveditelnosti;
- dokladová část (projednání v rámci SŽDC – GŘ, OŘ, SSZ a dále dle § 21 zákona č. 77/2002 Sb.)

- 5.1.3. Posouzení ekonomické efektivity bude provedeno pro vybranou variantu standardní metodou CBA podle metodiky, platné v době zpracování. Pro identifikaci a kvantifikaci přínosů musí být kladen důraz na správné určení:

- variantu bez projektu (rozsah potřebných oprav infrastruktury, životnost stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení, zhodnocení bezpečnosti s ohledem na stávající úroňové přechody a přejezdy, atp.);
- přínosy projektové varianty (zkrácení cestovních dob, zkrácení staničních provozních intervalů, odstranění úvratových jízd, zvýšení bezpečnosti na úroňových přechodech a přejezdech, zvýšení stability GVD, atp.).

- 5.1.4. ZP bude pro předložení do Centrální komise MD zpracován také v základním rozsahu podle Směrnice MD č. V-2/2012, v platném znění.



- 5.1.5. 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 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>.

Vypracoval: [REDACTED]

Dne: 21. 11. 2018

Schválil: [REDACTED]

*Náměstek ředitele pro techniku*



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

**Doložka číslo:** 173583

**Původní datový formát:** application/pdf

**UUID původní komponenty:** 7de44502-8524-4bf7-9062-8940956c6a1c

**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:** 28.01.2019 13:52:03



0b83d4bc-736f-4433-a0e8-de694c037580