

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU A PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE STAVBY

„ETCS Plzeň (mimo) - Cheb“

Datum vydání: 5. 8. 2016

OBSAH

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

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

Předmětem zadání je zpracovat záměr projektu a přípravnou dokumentaci stavby 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 SZDC č.11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, platná verze.

Stavba bude řešit:

- vybavení tratě interoperabilním systémem evropského vlakového zabezpečovače ETCS L2 v úseku Plzeň hl.n. (mimo) – Cheb (včetně) – státní hranice SRN
- vybudování nového staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 v žst Cheb náhradou stávajícího RZZ v obvodu osobního nádraží za SZZ elektronického typu
- vybudování nového TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 v mezistaničním úseku Cheb – Františkovy Lázně.
- rekonstrukci sdělovacího zařízení, napájecího systému silnoproudu a ostatních souvisejících technologií v návaznosti na rekonstrukci SZZ v žst Cheb
- stavební úpravy nových prostor pro umístění technologií a pracovišť dopravních a udrživacích pracovníků v žst Cheb

Součástí zadání je rovněž projednání navrhovaného řešení s dotčenými orgány státní správy, s provozovateli dotčených sítí a s dotčenými útvary SZDC a ČD. Požaduje se zajistit územní řízení (na základě plné moci od zadavatele) ve smyslu stavebního zákona.

Základním podkladem pro zpracování dokumentace jsou Technické požadavky a přílohy na přípravnou dokumentaci pro implementaci ETCS L2 na tratích SZDC ze dne 3. 8. 2016, které jsou přílohou těchto ZTP. Dalším podkladem je provozní dokumentace správců a dokumentace současně probíhajících či připravovaných staveb.

Součástí zakázky je rovněž zpracování geodetické části dokumentace.

Ekonomické hodnocení bude zpracováno dle Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury a dle Metodiky hodnocení efektivnosti investic – železniční infrastruktura, které byly zveřejněny ve Věstníku dopravy číslo 11/2013 dne 22. května 2013.

V případě, že v průběhu zpracování díla dojde ke změně některé z citovaných směrnic, pokynů či vyhlášek, bude zhotovitel takovou změnu akceptovat.

Přípravná dokumentace bude zpracována komplexně s důslednou vnitřní koordinací navrhovaných provozních souborů a stavebních objektů, jak po stránce technické a formální, tak z hlediska minimalizace výluk železničního provozu, zejména v koordinaci s ostatními stavbami na III. TŽK (např. stavby v uzlu Plzeň, Modernizace ŽST Cheb) a dále, kde předmětná stavba bude především navazovat na realizované stavby „GSM-R III. koridor (Beroun – Plzeň – Cheb)“ a „DOZ Rokycany – Plzeň – Cheb“, které vytvořily základní podmínky pro realizaci této stavby ETCS.

Součástí zakázky je též zajištění publicity ve fázi zpracování dokumentace z důvodu předpokládaného spolufinancování z programu CEF – konzultovat s oddělením FEU GR SZDC. Bližší informace budou sděleny v průběhu zpracování PD.

1.2. Hlavní cíle stavby

Záměr projektu a přípravná dokumentace bude řešit výstavbu traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS úrovně 2 (ETCS L2) v úseku Plzeň (mimo) – Cheb – st. hr. Německo. V rámci této stavby bude v žst. Cheb vybudováno nové staniční zabezpečovacího zařízení 3. kategorie v obvodu osobního nádraží zařízením elektronického typu včetně souvisejících úprav ostatních technologií a stavebních úprav. Dále pak bude vybudováno nové TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 v mezistaničním úseku Cheb – Františkovy Lázně.

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
- Národního implementačního plánu ERTMS pro Českou republiku (Praha, 11/2014), schváleného Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 10. února 2015
- 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, o technických požadavcích na technickou propojenost evropského železničního systému.

Jedná se o stavbu zabezpečovacího systému, který bude tvořit nedílnou část infrastruktury v rámci celkové koncepce rozvoje systému ERTMS na železniční síti České republiky.

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 **trati evropského železničního systému**, rozšiřování tranzitní dopravy a s tím související konkurenceschopnosti vůči dálkové silniční a letecké dopravě
- naplnění požadavků Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013.

1.3 Rozsah a náplň přípravné dokumentace

Záměr projektu a přípravná dokumentace bude řešit výstavbu traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS druhé úrovně (ETCS L2) v úseku Plzeň (mimo) – Cheb (vč.) – st. hr. Německo.

Přípravná dokumentace bude dále řešit přípravu napojení na systémy ETCS v navazujících úsecích tratí evropského železničního systému.

Aby bylo možné stavbu ETCS Plzeň – Cheb ve výše uvedeném rozsahu realizovat, bude dále nezbytné do stavby ETCS zahrnout:

- výměnu staničního reléového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie v žst. Cheb v obvodu osobního nádraží zařízením elektronickým vč. navázání na traťová zabezpečovací zařízení přilehlých tratí,
- zřízení TZZ 3. kategorie v úseku Cheb – Františkovy Lázně
- úpravy pro zajištění přenosu informací nutných pro funkci ETCS z traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení umístěných na trati do stavědlových ústředí přilehlých žst., rozsah úprav bude stanoven na základě výsledků průzkumu volných kabelových žil v jednotlivých mezistaničních úsecích,
- 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,
- přípravu pro navázání na následně připravovaný systém ETCS úrovně 2 v úseku Beroun – Plzeň,
- realizaci obchodních cest pro přenos dat pro ETCS a přenosový systém DOZ,
- 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 oblastí ETCS L2 ještě před vstupní hranicí oblastí ETCS L2
- případné úpravy sítě GSM-R, pokud by z provedených QoS testů vyplynulo, že síť GSM-R je třeba upravit.

V rámci zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace bude zajištěno provedení všech potřebných průzkumů a měření v rozsahu nutném pro návrh technického řešení a stanovení investičních nákladů stavby a získání všech potřebných územních rozhodnutí.

Požaduje se 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.

Pro návrh rozdělení RBC je nutno upozornit, že podle probíhajícího připomínkového řízení k Pokynu GR č.9/2013 má být úsek Cheb (včetně) – Cheb st.hr. součástí řízené oblasti (dispečerského sálu) Most (mimo) – Cheb st.hr., nikoliv tedy řízené oblasti Plzeň hl.n. – Cheb, kdy je ŽST Cheb uvažována mimo tuto řízenou oblast.

V současné době se začíná připravovat stavba "Modernizace ŽST Františkovy Lázně", jejíž součástí má být dle předpokladů rovněž zvýšení traťové rychlosti v úseku Cheb – Františkovy Lázně, pro které již proběhly některé přípravné práce v rámci dřívějších staveb, a to i nad 100 km/h. Je proto nezbytné koordinovat přípravu této stavby s přípravou stavby "Modernizace ŽST Františkovy Lázně". Návrh systému ETCS ve stavbě ETCS Plzeň – Cheb a vstup do oblasti/výstup z oblasti ETCS L2 musí být navržen tak, aby mohlo být plně využito nejvyšší traťové rychlosti v úseku Cheb – Františkovy Lázně a byly tak zhodnoceny prostředky vynaložené na dřívější investiční akce na uvedené trati a v budoucnu i na připravovanou stavbu "Modernizace ŽST Františkovy Lázně".

1.4 Místo stavby

Stavba se nachází na celostátní trati z Prahy přes Plzeň do Chebu, TUDU 0203, na trati Cheb – Cheb, státní hranice (Schirnding), TUDU 0204 a rozkládá se na území Plzeňského a Karlovarského kraje. V Plzeňském kraji protíná okresy Plzeň město, Plzeň sever a Tachov, v Karlovarském kraji okres Cheb. Stavba se týká části trati z Plzně (mimo) do Chebu (včetně) a na státní hranici SRN.

Část stavby se nachází na území hlavního města Praha v budově Centrálního dispečerského pracoviště v městské části Libeň.

1.5 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

Traťový úsek Plzeň – Cheb – státní hranice SRN je součástí III. vnitrostátního tranzitního železničního koridoru, který je veden od státní hranice Slovenska a od státní hranice Polska přes Ostravu, Českou Třebovou, Pardubice, Prahu, Plzeň a Cheb až ke státní hranici se SRN, je součástí hlavní sítě transevropské dopravní sítě. Pro Českou republiku tak vytváří nejkratší železniční cestu do center západní Evropy. Číslo tratě podle Jízdního řádu je 170, podle nákresných jízdních řádů je označena číslem 713. Dovolená traťová třída zatížení je D 4.

Jedná se o trať částečně dvoukolejnou, elektrizovanou střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz (s výjimkou úseku Cheb – Cheb st. hranice, který je dosud neelektrizovaný), vybavenou automatickým blokem s traťovou částí národního vlakového zabezpečovače LS (ATP zařízení třídy B dle TSI CCS) opět s výjimkou úseku Cheb – Cheb st. hranice, který je vybaven TZZ typu RPB-AHP-03DF s vloženým prostorovým oddílem na českém území. Vložený oddíl je vybaven německým národním vlakovým bodovým zabezpečovačem (PZB). Dopravní jsou vybaveny staničními zabezpečovacími zařízeními 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Trať je dvoukolejná v úseku z Plzně do Pňovan a v úseku z Lipové u Chebu do Chebu. Zábrzdňá vzdálenost je 1000 m.

Do dotčeného úseku tratě kromě uzlu Cheb jsou zaústěné tratě jednokolejné, neelektrizované, nevybavené traťovou částí národního vlakového zabezpečovače. Tyto zaústěné tratě nejsou součástí globální sítě dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013.

V uzlu Plzeň probíhá rekonstrukce stanice včetně výstavby nového elektronického staničního zabezpečovacího zařízení, stavba je rozdělena do několika etap, předpokládá se, že do zahájení realizace této stavby bude rozhodující část elektronického staničního zabezpečovacího zařízení v provozu.

Do uzlu Cheb jsou zaústěny kromě trati od Plzně a od státní hranice SRN dvě tratě, elektrizované systémem AC 25 kV, z toho trať od Chomutova je dvoukolejná, vybavená TZZ typu automatický blok s traťovou částí národního vlakového zabezpečovače LS, zábrzdňá vzdálenost 1000 m. Tato trať je součástí globální sítě transevropské dopravní sítě. Trať od Františkových Lázní (Vojtanov, Hranice v Čechách) je jednokolejná, vybavená TZZ typu reléový poloautomatický blok, zábrzdňá vzdálenost 700 m.

Uzel Cheb je vybaven reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie cestového systému s číslicovou volbou tuzemské výroby, s dvoupásovými kolejovými obvody 275 Hz.

V úseku z Plzně do Chebu se nachází celkem 17 dálkově ovládaných železničních stanic, stanice jsou v současné době ovládány ze dvou dispečerských pracovišť v Plzni umístěných v budově Purkyňova 22. V rámci stavby „DOZ Rokycany (mimo) – Cheb (mimo)“ bude ovládání přeneseno do CDP Praha, v Chebu bude vybudováno pracoviště pohotovostního výpravčího.

V úseku z Plzně do Chebu byly realizovány v minulých letech čtyři koridorové stavby (Plzeň – Stříbro, Stříbro – Planá u M.L., Planá u M.L. – Cheb, Cheb – státní hranice SRN). Stavby byly připraveny pro následnou implementaci systémů GSM-R a ETCS. V úseku se v současnosti realizuje stavba GSM-R.

V úseku Plzeň - Cheb se nacházejí železniční stanice: Plzeň Křimice, Kozolupy, Pňovany, Vranov u Stříbra, Stříbro, Milíkov, Svojšíň, Ošelín, Pavlovice, Brod nad Tichou, Planá u Mariánských Lázní, Chodová Planá, Mariánské Lázně, Valy u Mariánských Lázní, Lázně Kynžvart, Dolní Žandov a Lipová u Chebu. Železniční stanice jsou vybaveny elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie z výroby AŽD Praha typu ESA 11. Železniční stanice Vranov u Stříbra, Milíkov, Ošelín, Brod nad Tichou, Valy u Mariánských Lázní jsou vybaveny traťovým stavědlem (technologické a místní zadávací počítače SZZ jsou umístěny v sousední stanici, ve vlastní stanici jsou umístěna pouze rozhraní k venkovním prvkům a související panely prováděcí části elektronického stavědla a potřebné napájení). Předpokládá se, že v době realizace stavby bude ovládána z CDP Praha. V úseku se nachází ještě stanice Plzeň Jižní předměstí, která bude s realizací staveb v uzlu Plzeň zrušena a kolejíště se stane součástí uzlu Plzeň. V žst Pňovany odbočuje regionální trať do Bezdržic, provoz je řízen podle předpisu SŽDC D3. V žst Svojšíň odbočuje regionální trať do Boru u Tachova, provoz na této trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V žst Planá u M.L. odbočuje z koridorové tratě regionální trať do Tachova, provoz na této trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V žst Mariánské Lázně odbočuje regionální trať do Bečova a Karlových Varů, provoz na této trati je řízen podle předpisu SŽDC D3. V úseku mezi železniční stanicí Kozolupy a zastávkou Plešnice a v úseku mezi železniční stanicí Chodová Planá a železniční stanicí Mariánské Lázně se nachází traťová část indikátoru horkoběžnosti ložisek, indikátoru horkých brzd a obručí a indikátoru plochých kol. Trať je vybavena odpovídajícím sdělovacím a přenosovým zařízením, dálkově ovládaným rozhlasem pro cestující, dálkově ovládaným informačním systémem pro cestující, dále pak kamerovým systémem, systémem dálkově ovládaného ohřevu výměn, systémem dálkového ovládaní osvětlení stanic a zastávek a systémem EZS. Na pracoviště elektrodispečerů je prostřednictvím sítě DŘT vyvedeno ovládání napájecích systémů a systémů pro řízení provozu odpojovačů, spínacích stanic a trakčních transformoven.

Technologické systémy jsou provozovány po nově vybudovaném optickém a traťovém kabelu. Kabely jsou vedeny podél tratě v jedné kabelové trase. Zaokružování systému dálkového ovládaní zabezpečovacího zařízení po optickém kabelu v geograficky jiné kabelové trase není v současnosti možné. Předpokládá se, že sdělovací zařízení včetně GSM-R a DDTS bude v době realizace stavby ETCS zaokružováno v trase Cheb – Chomutov – Ústí nad Labem, kabelová trasa a doplnění přenosového systému bude zajištěno v rámci staveb KAC a GSM-R – popřípadě bude toto zaokružování doplněno a rozšířeno

Součástí stavby nejsou úpravy železničního spodku ani svršku.

Správce dotčených technologií a budov jsou Oblastní ředitelství v Praze, v Plzni, v Ústí nad Labem a Technická ústředna dopravní cesty Praha.

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

Technické požadavky na přípravnou dokumentaci pro implementaci ETCS na tratích SZDC ze dne 3. 8. 2016, zpracované na GR SZDC (O14 a O26) s přílohami:

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

Příloha 2 – Zvláštní podmínky pro přípravnou dokumentaci stavby ETCS Plzeň – Cheb

Příloha 3 – Značky pro situační schémata dosud neobsažené v TNŽ 34 5542

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

Přípravná dokumentace DOZ Rokycany – Cheb ve stadiu projektování
Projekt stavby GSM-R III. koridor Beroun – Plzeň – Cheb
Projekt stavby Rekonstrukce ŽST Cheb
Provozní dokumentace správců zařízení
Platné vyhlášky, směrnice a pokyny MD, MMR a SŽDC
Právní předpisy EU (směrnice, nařízení, rozhodnutí, ...)
Dokumenty ERA související s TSI CCS

Dokumentaci staveb poskytne zadavatel. Provozní dokumentaci poskytnou příslušní správci. Platné pokyny a směrnice SŽDC poskytne Technická ústředna dopravní cesty, pracoviště v Olomouci.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

Navrhované řešení je třeba koordinovat se stavbami SŽDC:

„Modernizace trati Rokycany – Plzeň“
„Uzel Plzeň, 1. stavba, přestavba pražského zhlaví“
„Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“
„Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati“
„DOZ Rokycany – Cheb“,
„GSM-R III. koridor Beroun – Plzeň – Cheb“
„Modernizace ŽST Cheb“.
„Optimalizace trati Cheb (mimo) – státní hranice SRN, 2. stavba“
„GRM – R Ústí nad Labem – „Oldřichov u Duchcova/Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb“
„Kontrolně analytické centrum řízení dopravy“
„Řídicí systém diagnostiky vozidel“
„Diagnostika jedoucích železničních vozidel“
„Modernizace ŽST Františkovy Lázně“

Zadavateli není v současné době známo, že by stavbu bylo nutno koordinovat se stavbami jiných investorů.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

Navrhovaná technická řešení budou odpovídat Směrnici generálního ředitele SŽDC č. 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“ v platném znění. Rozsah a hloubka zpracování jednotlivých kapitol je dána Směrnicí SŽDC č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“. Budou respektovány „Technické požadavky na přípravnou dokumentaci pro implementaci ETCS na tratích SŽDC“ ze dne 3. 8. 2016, zpracované GR SŽDC.

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, TSI ENE, TSI PRM a TSI INF
- technické normy, uvedené v obecně závazných vyhláškách nebo v závazných dokumentech SŽDC, včetně ČSN EN 50238, ČSN CLC/TS 50238-2, ČSN CLC/TS 50238-3
- TKP staveb státních drah a další dokumenty a předpisy SŽDC, včetně technických specifikací.

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

Výchozím stavem pro zpracování dokumentace je dokončení stavby „Modernizace tratě Rokycany – Plzeň“ a dokončení stavby „DOZ Rokycany – Cheb“. Dále se předpokládá, že bude v rámci předcházejících staveb „GSM-R III. koridor Beroun – Plzeň – Cheb“ a „Kontrolně analytické centrum řízení dopravy“ zajištěno po optických vláknech zaokružování systému GSM-R, sdělovacího zařízení a DDTS z Chebu přes Ústí nad Labem do Prahy. Zajištění zaokružování těchto systémů není součástí této stavby.

Cílovým stavem je zprovoznění systému ETCS L2 za podmínky, že bude v provozu zaokružování systémů GSM-R, sdělovacího zařízení a DDTS v geograficky oddělené optické trase. V rámci této stavby bude dále zajištěno řešení přeshraničního přechodu do SRN, navrhované řešení bude projednáno s německou stranou.

Staniční zabezpečovací zařízení v žst Cheb bude rekonstruováno. Cílem rekonstrukce je naplnění základních parametrů interoperability dle TSI. Stávající reléový systém bude v obvodu osobního nádraží nahrazen elektronickým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie. Venkovní částí zabezpečovacího zařízení se využijí stávající. Stávající kolejové obvody s relé DSŠ 12S budou nahrazeny elektronickými kolejovými obvody a bude upraveno kódování národního vlakového zabezpečovače. Ve výjimečných případech projektant navrhne doplnění nebo náhradu kolejových obvodů počítači náprav (například pro eliminaci ztrát šuntu nebo pro vlakové cesty podle rozhledových poměrů přes jeden kolejový úsek). Zabezpečovací zařízení na stavědle 1 rekonstruováno nebude, budou provedeny úpravy pro zajištění vazeb na elektronické SZZ v obvodu osobní nádraží. Zabezpečovací zařízení na stavědle 2 se z důvodu racionalizace obsluhy doplní o ovládací pracoviště JOP, které se umístí k výpravčímu osobního nádraží ve výpravní budově. Stávající obsluhovací pracoviště na stavědle 2 zůstane zachováno. To umožní zrušit nepřetržitý turnus na stavědle 2, které je málo využívané a které bude využíváno jen příležitostně v případech, kdy by bylo nutno v jeho obvodu rozpouštět vozy přes svážný pahrbek.

V rámci PD bude detailně určen rozsah (kolejí pod dohledem) ETCS v ŽST Cheb, a to zejména pro oblasti Stavědla 1 a Stavědla 2.

V souvislosti se změnou umístění pracoviště hlavní služby se přemístí i dotčené části sdělovacího zařízení a zařízení silnoproudu. Bude upraveno sdělovací zařízení na stavědle 2.

Navrhnou se potřebné stavební úpravy nových prostor pro umístění technologie a obsluhovacích pracovišť. Požaduje se prověřit únosnost podlah v nových prostorách a navrhnout potřebné stavební úpravy.

Navrhovaná technologie bude zohledňovat již vybudovaná zabezpečovací a sdělovací zařízení z hlediska kompatibility a prostorového uspořádání.

4.2. Dopravní technologie

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.

Kapitola bude definovat maximální počty vlaků v úseku, aby bylo možno určit obvody jednotlivých radioblokových centrál RBC systému ETCS.

Dokumentace bude řešit dále omezení železniční dopravy po dobu rekonstrukce SZZ v žst. Cheb. Předpokládá se, že výstavba samotného ETCS nebude výrazně omezovat železniční dopravu.

Rovněž bude prověřena dopravní technologie v traťovém úseku Cheb – Františkovy lázně pro návrh nového TZZ.

4.3. Organizace výstavby

Projektant navrhne optimální stavební postupy pro výstavbu vlakového zabezpečovače ETCS a pro rekonstrukci staničního zabezpečovacího zařízení v Chebu. Vymezí potřebu výluk zabezpečovacího zařízení v jednotlivých stavebních postupech, jakož i potřebu výluk železničního provozu.

Budou posouzeny možnosti přístupu na staveniště. Předpokládá se, že zřizování zařízení staveniště nebude potřebné, požaduje se vytipovat prostory pro dočasné uložení materiálu a pro odstavení mechanizace.

4.4. Zabezpečovací zařízení

4.4.1. Popis stávajícího stavu

Trať z Plzně do Chebu a na státní hranici není vybavena technologií ETCS. Na trati se nachází 17 železničních stanic, které jsou vybaveny elektronickým dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením 3. kategorie. Předpokládá se, že v době výstavby bude trať ovládána z pracovišť v CDP Praha.

Trafové zabezpečovací zařízení je 3. kategorie typu autoblok doplněné národním vlakovým zabezpečovačem.

Železniční stanice Cheb je vybavena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie cestového systému s číslicovou volbou typu AŽD 71, s dvoupásovými kolejovými obvody 275 Hz a se stykovými transformátory. Technologie je lokalizována do tří částí. Hlavní služba a pracoviště výpravního osobní nádraží včetně stavědlové ústředny osobní nádraží je umístěna ve výpravní budově. Další části jsou umístěny na stavědle 1 a na stavědle 2.

Z výpravní budovy je ovládáno 101 výhybek, 44 hlavních a 87 seřaďovacích návěstidel. Ze stavědla 1 je ovládáno 30 výhybek, 10 hlavních návěstidel a 10 seřaďovacích návěstidel. Ze stavědla 2 je ovládáno 48 výhybek, 11 hlavních návěstidel a 41 seřaďovacích návěstidel.

Ve stanici je v provozu celkem 118 ks kolejových obvodů 275 Hz a 1 ks 75 Hz s relé DSŠ 12S. Na stavědle 1 je v provozu 53 ks kolejových obvodů 275 Hz s relé DSŠ 12S. Na stavědle 2 jsou pouze opakovače kolejových relé.

V dopravní kanceláři na hlavní službě je v provozu technologie Elektronický dopravní deník.

V žst jsou umístěny ovládací a indikační prvky od 12 přejezdových zabezpečovacích zařízení PZS.

Napájení je zajištěno z přípojky SŽE, náhradní napájení z veřejné sítě. Příkon zařízení ve výpravní budově je 32,51 kVA, na stavědle 1 je příkon 17,50 kVA a na stavědle 2 je příkon 15,77 kVA. V žst je instalován dieselagregát. Nouzové napájení je zajištěno z baterií.

4.4.2. Požadavky na nový stav – vybudování ETCS

Cílovým stavem je zprovoznění systému ETCS L2 za podmínky, že bude v provozu zaokružování systémů GSM-R, sdělovacího zařízení a DDTS v geograficky oddělené optické trase. V rámci této stavby bude dále zajištěno řešení přeshraničního přechodu do SRN, navrhované řešení bude projednáno s německou stranou.

Počet obvodů RBC bude navržen tak, aby byl minimalizován rozsah nutných zásahů do systému DOZ. Budou navrženy hranice pro vjezd a výjezd do/z oblastí ETCS L2 s rozdělením na hranice, kde bude zajištěno vydání oprávnění k jízdě do oblastí ETCS L2 systémem ETCS již před vstupní hranicí a kde toto zajišťováno nebude (v těchto případech bude přepnutí zajištěno až v oblastí ETCS L2 samočinně, případně v některých provozních situacích manuálně strojvedoucím).

Pro návrh rozdělení RBC je nutno upozornit, že podle probíhajícího připomínkového řízení k Pokynu GR č.9/2013 má být úsek Cheb (včetně) – Cheb st.hr. součástí řízené oblasti (dispečerského sálu) Most (mimo) – Cheb st.hr., nikoliv tedy řízené oblasti Plzeň hl.n. – Cheb, kdy je ŽST Cheb uvažována mimo tuto řízenou oblast.

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 na trvale obsazeném pracovišti v Mariánských Lázních. Pro tento účel bude upraveno přenosové zařízení včetně doplnění potřebné kabelizace.

Bude provedeno hodnocení rizik vyplývajících ze změny železničního systému v rozsahu daném přípravnou dokumentací včetně zajištění všech potřebných dokladů podle prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013, v platném znění, vypracování dokumentu o posouzení významnosti změny, Záznamu o nebezpečí a zajištění Zprávy o posouzení bezpečnosti u subjektu pro posuzování. Zhotovitel projedná s objednatelem (nejméně s odborem strategie, odborem automatizace a elektrotechniky, odborem

základního řízení provozu, odborem systému bezpečnosti provozování dráhy a místně příslušným oblastním ředitelstvím SZDC), zda opatření pro eliminaci identifikovaných rizik uvedená v Záznamu o nebezpečí jsou pro provozovatele akceptovatelná, a to ještě před předáním subjektu pro posuzování. Dokument o posouzení významnosti změny, Záznam o nebezpečí a Zprávu o posouzení dvou vyhotovených předá samostatně provozovateli.

Budou provedeny testy 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.

Zhotovitel stavby zajistí zkoušky kompatibility se všemi typy OBU schválenými pro provoz v České republice ke dni předání posledního provozního souboru stavby. Za typ OBU se považuje soubor všech současně zkoušených typů všech součástí mobilní části ETCS a terminálu datového rádia GSM-R, vše konkrétní SW verze, jejíž označení je uvedeno v dokumentaci zkoušek kompatibility. Zkoušky kompatibility proběhnou podle scénářů provozních zkoušek dle článku 6.5 platné TSI CCS, případně podle dalších zkoušek definovaných zhotovitelem stavby. Scénáře provozních zkoušek poskytne zhotoviteli stavby objednatel. Zhotovitel stavby prověří, zda není nutno vykonat pro ověření kompatibility ještě nějaké další zkoušky. Pokud ano, projedná návrh jejich scénářů s objednatelem (nejméně s O14, O26, TÚDC ÚATT). Odsouhlasené scénáře dalších zkoušek pro ověření kompatibility zpracované v souladu s TSI CCS v českém a anglickém jazyce v písemné i v uzavřené a otevřené datové formě předá zhotovitel stavby objednateli spolu s oprávněním (bez jakýchkoliv omezujících podmínek) poskytnout je třetím osobám. Zhotovitel stavby předá objednateli také dokumenty o průběhu a výsledku provedených zkoušek kompatibility. Pokud budou během zkoušek kompatibility zjištěny odchylky vyplývající z nesprávného uplatnění TSI při návrhu a realizaci traťové části ETCS, jsou nápravná opatření součástí stavby.

Projektant zajistí zjištění vzájemných vzdáleností v ose koleje jednotlivých objektů nezbytných pro vyprojektování ETCS (např. hlavních návěstidel, izolovaných styků, začátků a konců výhybek, přejezdů, změn traťové rychlosti, změn sklonu apod.) v garantované přesnosti a kvalitě potřebné pro systém ETCS a jejich předání i v datové formě.

4.4.3. Funkční a systémové požadavky ETCS

- V rámci stavby se požaduje vyprojektovat, realizovat, schválit pro provoz a certifikovat dle platných právních předpisů ČR i EU traťovou část systému ETCS L2, která musí být interoperabilní a zcela kompatibilní jak s vozidly vybavenými palubní částí ETCS certifikovanou podle souboru specifikací č. 1 (základní specifikace 2 systému ETCS), tak i s vozidly vybavenými palubní částí ETCS 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) dle TSI CCS.
- 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.
- V rámci přípravné dokumentace bude stanovena potřeba úprav dosahu signálu GSM-R na odbočných tratích, u nichž se požaduje vydání oprávnění k jízdě do oblastí ETCS L2 systémem ETCS ještě před vstupní hranicí oblastí ETCS L2, pro stejné vykrytí jako v předchozí odrážce. Zajištění realizace těchto úprav bude rovněž součástí této PD.
- Přípravná dokumentace bude vycházet ze zkušeností z realizace stavby „ETCS – I. koridor, úsek Kolín – Břeclav – státní hranice Rakousko/Slovensko“ a přípravy staveb „ETCS – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav“, „ETCS Přerov – Česká Třebová“ a „ETCS Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín“ vyjádřených v samostatném dokumentu „Technické požadavky na přípravnou dokumentaci pro implementaci ETCS L2 na tratích SZDC“
- Hranice mezi sousedními RBC (včetně budoucího sousedního RBC připravovaného v rámci stavby „ETCS Beroun – Plzeň“) přednostně situovat u vstředních oddílových návěstidel někde uprostřed mezistaničního úseku pro zmírnění negativních provozních důsledků při jízdě vlaku ETCS pouze s jedním funkčním terminálem datového rádia.
- Počítat s instalací až 2 balízových skupin uprostřed dopravních kolejí pro zmírnění důsledků tolerance nepřesnosti odometru a umožnění dojetí až na konec nástupiště, popř. k hlavnímu návěstidlu a na kolejích se zarážedlem v pokračování vjezdové vlakové cesty ve vzdálenosti do 50 m za koncem oprávnění k jízdě s balízovými skupinami, zajišťujícími, aby vlak jedoucí v módu SR nenarazil do zarážedla rychlostí, při které by mohly být ohroženy životy nebo zdraví cestujících.

4.4.4. Požadavky na SZZ Cheb

V ŽST Cheb bude navrženo nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie ovládané z pracoviště JOP s přípravou pro budoucí dálkové ovládání z CDP Praha.

Nutno uvažovat i s pracovištěm MMI ETCS pro místní ovládání uzlové ŽST Cheb.

S ohledem na zajištění požadované elektrické pevnosti pro elektronické SZZ se předpokládá výměna všech venkovních prvků (přestavníků, návěstidel a kolejových obvodů) včetně kabelizace.

V kolejisti se požaduje vyměnit stávající kolejové obvody s relé DSŠ 12S za elektronické se šuntovou citlivostí nejméně 0,1 Ohmu a limitem odolnosti vůči ohrožujícím proudům minimálně 1,2 A a v této souvislosti zejména z důvodu možných změn návěstění zajistit úpravu kódování vlakového zabezpečovače (předpokládá se dočasný souběžný provoz obou systémů vlakového zabezpečovače). Nové kolejové obvody budou odpovídat TSI CCS, ČSN EN 50238 a ČSN CLC/TS 50238-2, ČSN 34 2613 ed. 3, ČSN 34 2614 ed. 3. Ve výjimečných případech budou KO doplněny/nahrazeny počítači náprav (například pro eliminaci ztrát šuntu nebo pro vlakové cesty podle rozhledových poměrů přes jeden kolejový úsek). Počítače náprav budou vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238 a ČSN CLC/TS 50238-3.

Kabelizace v kolejisti bude doplněna v závislosti na technickém stavu (izolačním odporu) stávající provozované kabelizace a s ohledem na zajištění provozu ŽST během uvádění do provozu nového SZZ. Je nutno zajistit zejména spojení stavědel a výpravní budovy optickým kabelem. Vazby přejezdových zabezpečovacích zařízení a TZZ na staniční zabezpečovací zařízení budou vyhovovat TNŽ 34 2620. Musí být technicky zajištěna možnost zadání udělení odhlášky pro traťový úsek Cheb – Cheb st. hr. SRN (z důvodu použití stávajícího TZZ 2. kategorie).

SZZ bude doplněno o Provozní aplikaci s vazbou na zabezpečovací zařízení (dle směrnice SZDC č. 101).

Úpravy se dotknou také nově budovaného pracoviště PPV v rámci stavby „DOZ Rokycany (mimo) – Cheb (mimo)“, nutno zajistit koordinaci s touto stavbou.

Zabezpečovací zařízení na stavědle 1 bude ponecháno a bude navržena vazba mezi tímto zařízením a novým elektronickým SZZ.

Zabezpečovací zařízení na stavědle 2 bude ponecháno a bude navržena vazba mezi tímto zařízením a novým elektronickým SZZ. Dále se z důvodu racionalizace obsluhy prověří možnost technického řešení spočívající v doplnění o ovládacího pracoviště JOP, které se umístí k výpravčímu osobního nádraží ve výpravní budově. Stávající obsluhovací pracoviště na stavědle 2 zůstane zachováno. To umožní zrušit nepřetržitý turnus na stavědle 2, které je málo využívané a které bude využíváno jen příležitostně v případě, kdy by bylo nutno v jeho obvodu rozpouštět vozy přes svážný pahrbek. Budou upraveny vazby stavědel na novou elektronickou část SZZ na osobním nádraží.

Součástí technického řešení ponechání stávajícího zabezpečovacího zařízení na St. 1 a St. 2 musí být návrh, jak bude v ŽST Cheb řešena jízda vlaků s mobilní částí ETCS z obvodu St. 1 nebo St. 2.

Pro jízdu pod plným dohledem (případně pro jízdu podle rozhledu) by bylo nutno do RBC poslat informace ze St.1 a St. 2.

V mezistaničním úseku Cheb – Františkovy Lázně bude navrženo nové TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo s vazbou na stávající PZS. Případný návrh automatického hradla s hradlem na trati bude doložen zpracovanou dopravní technologií.

Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.

Napájení zabezpečovacího zařízení je řešeno v silnoproudých rozvodech.

Pro umístění technologie a dopravní kanceláře (včetně PPV) budou využity prostory ve stávajících budovách.

Pro zabezpečení uvedení do provozu nového SZZ vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení. Jako provizorní zabezpečovací zařízení se předpokládá využít stávající provozované RZZ.

4.5. Sdělovací zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu

Provozovaná sdělovací a informační zařízení všech systémů (zapojovače, rozhlas, EZS, informační zařízení, kamerový systém, TRS, MRS, ASHS) v žst na trati jsou nebo budou v době realizace této stavby upravena (v rámci stavby GSM-R) tak, aby vyhověla současným požadavkům pro dálkové ovládání.

V žst Cheb budou v době realizace v provozu IP zapojovače TouchCall, 2 ks u výpravčího na hlavní službě a 1 ks u výpravčího osobní nádraží. Ovládání rozhlasu pro cestující jakož i ovládání informačního zařízení (včetně ovládání rozhlasu na zastávkách Cheb Skalka a Pomezí) je zajištěno z počítače s aplikací INISS od výpravčího osobní nádraží s možností ovládání z hlavní služby. Manuální obsluha rozhlasu pro aktuální hlášení do rozhlasu bude zajištěna od výpravčího osobní nádraží i z pracoviště hlavní služby po rekonstrukci zapojovačů. V žst je používán dále rozhlas pro posun se zpětnými dotazy. Ve stanici jsou provozovány radiové systémy TRS a čtyři okruhy MRS. Systémy EZS a EPS jsou společné i pro stavědla, obsluhovací část systému je umístěna u výpravčího hlavní služby. Předpokládá se, že sdělovací zařízení na stavědlech nebude nutno v rámci této stavby upravovat, bude ponecháno ve stávajícím rozsahu.

4.5.2. Požadavky na nový stav

Předpokládá se, že sdělovacích zařízení v železničních stanicích na trati se stavba nedotkne.

Sdělovací zařízení v žst Cheb budou upravena. Ovládací a dohledové části zařízení provozovaných systémů budou přemístěny do nových prostor hlavní služby. Přemístěna bude i dohledová část kamerového systému, který bude v žst vybudován v rámci stavby „Modernizace žst Cheb“. Předpokládá se, že sdělovací zařízení na stavědlech zůstane beze změn stávající, budou provedeny pouze nezbytné úpravy zejména v souvislosti s možností ovládat obvod St. 2 z pracoviště ve výpravní budově. Budou provedeny nutné úpravy rádiových systémů.

Požaduje se, aby projektant posoudil využití stávajících systémů EZS a EPS v žst Cheb a v případě potřeby navrhl výstavbu nového systému, který vyhovuje současným požadavkům. Je nutno zvážit připojení systému na stanoviště hasičů SZDC nebo na pult PCO.

V žst Cheb bude vybudováno zejména pro potřeby nového ESZZ kabelové spojení optickým kabelem mezi výpravní budovou a oběma stavědly. Při návrhu trasy OK se v maximální míře využije stávající kabelovod a omezí se potřeba výkopu nové trasy zejména v kolejišti na minimum.

Všechny technologické systémy ŽDC v ŽST Cheb budou doplněny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů ŽDC (DDTS ŽDC) podle Technických specifikací SZDC č. 2/2008-ZSE. Informace DDTS ŽDC musejí být přenášeny na stávající integrační servery na CDP Praha a ÚS Plzeň (triangl). Pracoviště HZS musí být doplněno klientem systému DDTS ŽDC.

4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1. Popis stávajícího stavu

Provozovaná zařízení (osvětlení, EOV) v železničních stanicích na trati jsou upravena na místní a dálkové ovládání a předpokládá se, že stavba se těchto zařízení nedotkne.

V žst Cheb jsou v provozu zařízení pro místní ovládání osvětlení a elektrického ohřevu výhybek (EOV). Elektrickým ohřevem je vybaveno celkem 166 výměn. Napájení systému EOV je zajištěno z troleje. Z hlavní služby se ovládá 9 okruhů s celkovým počtem 113 vyhříváných výměn. Ze stanoviště dozorce výhybek na stavědle 1 se ovládají 2 okruhy s 22 vyhřívánými výměnami. Ze stanoviště dozorce výhybek na stavědle 2 se ovládají 3 okruhy s 31 vyhřívánými výměnami.

Venkovní osvětlení se ovládá z dopravní kanceláře osobní nádraží z rozvaděče R-37, celkem je ovládáno 63 osvětlovacích větví.

Dále je v provozu ovládací zařízení pro dálkové ovládání celkem 47 úsekových odpojovačů, je umístěno u výpravčího osobní nádraží.

4.6.2. Požadavky na nový stav

V žst Cheb budou provedeny úpravy dotčených ovládacích částí zařízení v souvislosti s přemístěním hlavní služby a v souvislosti s případnými dalšími úpravami pracovišť. Dále budou vyprojektovány nové silnoproudé rozvody v nových prostorách pro umístění technologií a v nových služebních místnostech a v souvisejících hygienických prostorách. Posoudí se využití stávajících silnoproudých rozvodů.

Napájení zabezpečovacího zařízení bude řešeno z veřejné distribuční sítě a jako záložní napájení bude realizován přívod z trakčního vedení.

Diagnostika a ovládání EOV a osvětlení v ŽST Cheb budou doplněny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů ŽDC (DDTS ŽDC) podle Technických specifikací SZDC č. 2/2008-ZSE. Informace DDTS ŽDC musejí být přenášeny na stávající integrační servery na CDP Praha a ÚS Plzeň (triangl). Místní ovládání EOV a osvětlení musí být řešeno standardizovaným způsobem z dispečerských terminálů s dotykovou obrazovkou.

4.7. Ostatní technologická zařízení

neobsazeno

4.8. Pozemní stavby

V žst Cheb budou vyprojektovány stavební úpravy nově vytípaných prostor pro umístění technologií a stavební úpravy ostatních souvisejících služebních místností. Nové služební prostory budou splňovat podmínky pro dlouhodobý pobyt zaměstnanců a budou vybaveny odpovídajícím hygienickým zařízením. Prostory pro umístění technologií budou splňovat zejména požadavky z hlediska dostatečné únosnosti podlah. Budou zajištěny proti případným poruchám kapalných médií v objektu. Úpravy budou navrženy v souladu s protipožárními zásadami.

4.9. Životní prostředí

Jedná se převážně o technologickou stavbu, která neovlivní podstatným způsobem životní prostředí ve veřejně chráněných prostorách ani v uzavřených prostorách dráhy.

V železniční stanici Cheb budou prováděny stavební práce ve výpravní budově a kabelizace v omezeném rozsahu v kolejišti.

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.

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).

Ve vnitřním prostoru kanceláří umístěných v rekonstruovaných částech budovy musí být v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., § 3 odst. 2), po dobu jejich využívání zajištěno dodržení hygienického limitu hluku 50 dB pro pracoviště náročná na pozornost a soustředění.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1. Geodetická dokumentace

Geodetické a mapové podklady potřebné pro zpracování PD si zhotovitel zajistí u SZDC, Správy železniční geodezie Praha.

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.

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, TS, ZTP apod.), vše v platném znění.

6.1.2. Zadavatel umožňuje dodavateli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům prostřednictvím organizační jednotky:

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