

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

„Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“

Datum vydání: 28.11. 2018

Zpracoval:

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
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).....	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.....	6
4.3.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	7
4.4.	ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	7
4.5.	SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	8
4.6.	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	8
4.7.	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	9
4.8.	NÁSTUPIŠTĚ	10
4.9.	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	10
4.10.	MOSTY, PROPUSTKY, ZDI	11
4.11.	OSTATNÍ OBJEKTY.....	11
4.12.	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	11
4.13.	GEODETICKÁ DOKUMENTACE.....	12
4.14.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	13
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. Obsahem zakázky je zpracování záměru projektu a dokumentace pro územní řízení „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“.
- 1.1.2. Součástí díla je i projednání dokumentace, zpracování a podání žádosti o územní řízení na základě plné moci včetně zajištění úplných podkladů pro její podání, dále předání vydaného územního rozhodnutí v právní moci. Součástí je i zajištění souladu dokumentace DUR s územním plánem místa stavby.
- 1.1.3. Zhotovitel zpracuje záměr projektu včetně nezbytných příloh dle Směrnice č. V-2/2012 v platném znění. Hodnocení ekonomické efektivity (dále EH) bude zpracováno dle platné metodiky pro hodnocení investic projektů železniční infrastruktury včetně CBA tabulek v platném znění a bude respektovat schválenou variantu OeSp z níže uvedené studie proveditelnosti.
- Dokumentace pro územní řízení (DUR) bude zpracována v rozsahu a členění podle vyhlášky č. 499/2006 Sb. Pro potřeby projednání a schválení na SZDC s.o. budou požadavky neřešené vyhláškou č. 499/2006 Sb. zpracovány podle Přílohy č. 1, změna 1 Směrnice GŘ č. 11/2006 v souladu s VTP v platném znění.
- 1.1.4. Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání Záměru projektu na Centrální komisi Ministerstva dopravy (CK MD).
- 1.1.5. V průběhu zpracování dokumentace budou provedeny průzkumy a měření v rozsahu potřebném pro zpracování dokumentace pro územní řízení:
- Zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí, které mohou být dotčeny touto stavbou
 - Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí a pozemků v místech, kde dochází k nevyhnutnému zásahu mimo hranici dráhy.
 - Stavebně technický průzkum mostních a pozemních objektů resp. všech objektů.
 - Provedení podrobného geotechnického průzkumu v místě stavby (včetně podrobného průzkumu zemního tělesa podle předpisu SZDC S4, Přílohy 9, čl. 11 v místech problematického spodku - jedná se o tyto úseky: Třeboň – Lomnice n. L. v km 38,750-40,300 a km 40,300-41,150.)
 - Biologický průzkum, dendrologický průzkum – podrobněji v kap. 4.14.
 - Vzorkování svršku a spodku k určení míry jejich kontaminace
 - Další průzkumy nezbytné pro zpracování dokumentace pro územní řízení (např. pyrotechnický, důlní činnost)
 - Zhotovitel díla provede geodetické doměření pro potřeby stavby
- 1.1.6. V průběhu zpracování dokumentace si zhotovitel ve spolupráci se správcí příslušných TU zajistí archivní dokumentaci objektů dotčených stavbou a další podklady k návrhu technického řešení stavby dokladující stav infrastruktury.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. V souladu se schválenou „Studíí proveditelnosti trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí“ (dále jen SP) jsou hlavními cíli stavby:
- zlepšení technického stavu a parametrů tratě
 - zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících
 - zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy
 - minimalizace nákladů na provozování železniční dopravní cesty

1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Kraj: Jihočeský
- 1.3.2. Okres: Tábor, Jindřichův Hradec
- 1.3.3. Katastrální území: České Velenice [622711], Nová Ves nad Lužnicí [705756], Dvory nad Lužnicí [633925], Hrdlořezy u Suchdola nad Lužnicí [648060], Suchdol nad Lužnicí [759147], Cep [617466], Majdalena [689904], Holičky u Staré Hlínky [753742], Třeboň [770230], Břilice [615021], Stará Hlína [753726],

Přeseka [735060], Lužnice [689459], Lomnice nad Lužnicí [686697], Frahelž [686689], Val u Veselí nad Lužnicí [776131], Vlkov nad Lužnicí [784061], Veselí nad Lužnicí [780685].

- 1.3.4. Jedná se o stavbu na celostátní dráze České Velenice – Veselí nad Lužnicí
- 1.3.5. Železniční trať České Velenice – Veselí nad Lužnicí je přibližně 55 km dlouhá a je zařazena do kategorie drah celostátních. Trať není součástí hlavní, ani globální sítě transevropské dopravní sítě podle Nařízení 1315/2013. Trať je v celé délce jednokolejná s maximální traťovou rychlostí stanovenou na 100 km/h. Na trati je zajištěna dovolená traťová třída zatížení D3 a prostorová průchodnost GC.
- 1.3.6. Na trati se nachází 5 mezilehlých železničních stanic (Nová Ves n. Luž., Suchdol n. Luž., Majdalena, Třeboň a Lomnice n. Luž.) a 8 železničních zastávek (Dvory n. Luž., Hrdlořezy, Suchdol n. Luž. zastávka, Majdalena zastávka, Třeboň lázně, Lužnice, Frahelž a Vlkov n. Luž.).
- 1.3.7. Doprava na trati je provozována dle předpisu SŽDC D1.

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

1.4.1.

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní dráha České Velenice – Veselí nad Lužnicí
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F3 České Velenice – Veselí nad Lužnicí
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	261 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	705C
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	226
Číslo traťového a definičního úseku	<p>0401B1 ŽST České Velenice (km 163,406-164,832)</p> <p>0401BH ŽST České Velenice - (kol. 2a) (km 0,692-1,157)</p> <p>170102 České Velenice - Nová Ves n/Lužnicí (km 1,157-5,818)</p> <p>1701B1 ŽST Nová Ves n/Lužnicí (km 5,818-6,543)</p> <p>170104 Nová Ves n/Lužnicí - Suchdol n/Lužnicí (km 6,543-16,512)</p> <p>1701C1 ŽST Suchdol n/Lužnicí (km 16,512-17,303)</p> <p>170106 Suchdol n/Lužnicí - Majdalena (km 17,303-21,990)</p> <p>1701D1 ŽST Majdalena (km 21,990-22,739)</p> <p>170108 Majdalena - Třeboň (km 22,739-33,465)</p> <p>1701E1 ŽST Třeboň (km 33,465-34,381)</p> <p>170110 Třeboň - Lomnice n/Lužnicí (km 34,381-42,987)</p> <p>1701F1 ŽST Lomnice n/Luž, (km 42,987 - 43,875)</p> <p>170112 Lomnice n/Lužnicí - Veselí n/Lužnicí (km 43,875-54,506)</p> <p>1701G1 ŽST Veselí n/Lužnicí (km 54,506-56,016)</p> <p>• Vlečky:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1701 BA ŽST Nová Ves n/Lužnicí - vl. LB MINERALS (km 5,852-6,444) • 1701 CA ŽST Suchdol n/Lužnicí - vl. SKLOFORM (km 16,894-17,236) • 1701 DA ŽST Majdalena - vl. SLOUPÁRNA Majdalena (km 22,110-22,137) • 1701 DB ŽST Majdalena - vl. ČESKOMORAVSKÝ ŠTĚRK (km 22,330-22,363) • 1701 EA ŽST Třeboň - (kol. 5a, OŘ-ST Č. Budějovice) (km 33,567-34,765) • 1701 EB ŽST Třeboň - vl. SANTAL Třeboň (km 34,021-

	34,051) • 1701 EC ŽST Třeboň - vl. BŘILICE Třeboň (km 34,299-34,324) • 1701 ED ŽST Třeboň - vl. WOTAN FOREST Třeboň (km 34,390-34,435) • 1701 EE ŽST Třeboň - vl. LESOSTAVBY (km 34,378-34,420)
Traťová třída zatížení	D3
Maximální traťová rychlost	100 km/h
Trakční soustava	nezávislá (koncové stanice Č. Velenice a Veselí n. Luž.: AC 25kV/50Hz)
Počet traťových kolejí	1

1.4.2. Správce trati je OŘ Plzeň.

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. Technicko-ekonomická studie trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí (zpracovatel SUDOP Praha a.s., 12/2016).
- 2.1.2. Studie proveditelnosti trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí (zpracovatel SUDOP Praha a.s., 05/2017).
- 2.1.3. Posuzovací protokol „Studie proveditelnosti trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí“ č.j. 44296/2017-SŽDC-GŘ-O26 ze dne 6. 11. 2017
Dopis MD č.j. 141/2017-910-IZD/11 ze dne 21. 12. 2017
Schvalovací protokol „Studie proveditelnosti trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí“ č.j. 11852/2018-SŽDC-GŘ-O26 ze dne 16.1.2018
- 2.1.4. „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8. 3. 2018“ (pozn.: může být nahrazen novým metodickým pokynem).
- 2.1.5. Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, MD, 12/2018 (bude předáno vítěznému uchazeči).
- 2.1.6. Cyklistická doprovodná infrastruktura, MD, 2010

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1. Geodetické a mapové podklady včetně ŽBP v rozsahu stavby do hranic dráhy jsou k dispozici na SŽG Praha a budou předány vítěznému uchazeči.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1. Při návrhu technického řešení bude provedena koordinace stavby s investičními akcemi a opravnými pracemi, které svojí koncepcí přímo zasahují do předmětné stavby. Navržená technická řešení musí být vzájemně v souladu.
- 3.1.2. Stavba v realizaci: „GSM-R České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště“ (Zhotovitel Kapsch CarrierCom s.r.o., předpokládaná doba ukončení realizace 06/2019, investice SS Západ)
- 3.1.3. Stavba v přípravě: „GSM-R Votice – České Budějovice“ (Zhotovitel SUDOP Praha a.s., zpracování DUR 08/2018, předpoklad realizace 07/2019 – 03/2021, investice SS Západ)
- 3.1.4. Stavba v přípravě: „ETCS+DOZ Votice – České Budějovice“; příprava ZP+DUR, předpoklad realizace 05/2022 – 06/2023
- 3.1.5. Stavba „ETCS České Velenice – České Budějovice“, příprava zatím nezahájena
- 3.1.6. Stavba napájecí stanice v Českých Velenicích (Dostavba trakční napájecí stanice v Českých Velenicích)

- 3.1.7. Technicko-ekonomická studie „TES trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava“; zpracovatel CEDOP+EGIS, studie rozpracována, předpoklad dokončení 02/2019
- 3.1.8. Stavba v přípravě: „I/24 Lomnice nad Lužnicí – technická studie“; zpracovatel Blahoprojekt, s. r. o., České Budějovice, investor ŘSD ČR)
- 3.1.9. Investice města Suchdol nad Lužnicí (navazující komunikace v prostoru železničních přejezdů)

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Dokumentace bude zpracovaná na základě schválené varianty OeSp (Optimalizace s elektrizací) „Studie proveditelnosti trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí“.
- 4.1.2. Na základě posuzovacího a schvalovacího protokolu studie proveditelnosti viz bod 2.1.3 bude:
 - 1) technicky a dopravně-technologicky prověřena možnost prodloužení alespoň jedné dopravní koleje na užitečnou délku 800 m (podmínka je upřesněna v kapitole 4.7),
 - 2) prověřena možnost zvýšení maximální traťové rychlosti na 120 km/h v celé trati s cílem dosáhnout v maximální míře konstantního rychlostního profilu a za podmínky, že to neohrozí realizovatelnost celého projektuPrověření těchto bodů bude provedeno v prvním dílčím plnění podle kapitoly 5.
- 4.1.3. Stavby budou navrženy přednostně na stávajícím pozemku, na pozemcích s právem hospodaření SZDC. Pouze v případě, že nebude možné tuto podmínku splnit, bude navrženo umístění navrhovaných konstrukcí a stavebních objektů na pozemky třetích osob, zřízení věcných břemen, převodů nebo výkupů dotčených pozemků.
Zhotovitel DUR současně navrhne a s vlastníky pozemků a nemovitostí dotčených stavbou projedná způsob majetkoprávního vyrovnání. Náplní zakázky je dále zpracování veškerých podkladů pro resortní schválení záměru projektu a dokumentace pro územní řízení.
- 4.1.4. Práce zhotovitele bude ukončena po resortním schválení ZP a DUR a vydáním potřebného územního rozhodnutí pro umístění stavby „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)“ místně příslušnými stavebními úřady v nabytí právní moci. Veškeré výdaje spojené se získáním tohoto územního rozhodnutí a nabytí právní moci budou hrazeny zhotovitelem dokumentace.
- 4.1.5. Dokumentace bude dále krom jiného obsahovat dokladovou část, ve které budou soustředěna vyjádření všech dotčených vlastníků, orgánů státní správy a ostatních organizací. Součástí dokladové části bude rovněž souhrnné stanovisko územně příslušného OŘ (Plzeň) ke zpracované dokumentaci, dále pak stanoviska odborů SZDC a ČD vyjmenovaných ve VTP, objednavatelů dopravy, dopravců, Ministerstva dopravy ČR a Jihočeského kraje.
- 4.1.6. V průběhu prací si zhotovitel dokumentace zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami. Stejným způsobem si v případě potřeby zajistí potřebné vnitropodnikové směrnice SZDC, Technické kvalitatívni podmínky staveb státních drah, předpisy SZDC, normy TNŽ apod.
- 4.1.7. Přednostně budou navrhována řešení nevyžadující výjimku z norem a předpisů.
- 4.1.8. Ekonomické hodnocení předloží zhotovitel před dokončením ke kontrole objednateli.

4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Provozní a dopravní technologie bude zpracována dle Směrnice GR č. 11/2006.
- 4.2.2. Provozní a dopravní technologie bude zpracována na základě výstupů ze schválené SP.
- 4.2.3. Vstupní požadavky pro zpracování dopravně-technologické části včetně výhledového rozsahu dopravy a přepravní prognózy budou vycházet ze schválené SP a budou potvrzeny/ověřeny/upřesněny ve spolupráci s dotčenými objednavateli dopravy a sdružením ŽESNAD.CZ. Potvrzení/ověření vstupních požadavků pro dopravně-technologickou část se týká rovněž navazujících tratí (IV. TŽK, Veselí nad Lužnicí – Jihlava, České Velenice – České Budějovice).
- 4.2.4. Dopravně-technologické řešení bude navrženo s ohledem na vlastnosti a možnosti využití systému ETCS (návrh délky prostorových oddílů/kolejových úseků, délek a uspořádání staničních kolejí, umístění nástupišť, návěstidel atd.).

4.3. Organizace výstavby

- 4.3.1. Návrh organizace výstavby bude zpracován v rámci DUR.
- 4.3.2. Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.3.3. V technické zprávě bude pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí/ZZ uvedeno a popsáno:
- stručný popis rozsahu a charakteru prací;
 - délka trvání výluk;
 - vymezení vylučovaných kolejí;
 - činnost zabezpečovacího zařízení včetně provizorních stavů (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízd vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích);
 - počet vlaků, které je třeba odřeknout či odklonit (včetně návrhu odklonových tras);
 - rozsah a návrh organizace náhradní autobusové dopravy za vlaky osobní dopravy;
 - případné navýšení počtu dopravních zaměstnanců pro potřeby zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu v průběhu jednotlivých stavebních postupů (střežení dočasných přechodů na nástupiště, zjišťování volnosti kolejových úseků atd.)
- 4.3.4. Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí a ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.3.5. Postup organizace výstavby bude navržen s cílem minimalizovat dopady stavby na osobní i nákladní dopravu a na možnosti zajistit odpovídající obsluhu řešeného území.
- 4.3.6. V rámci návrhu organizace výstavby bude ve spolupráci s dopravci a přepravci řešeno zajištění obsluhy vlečků, nakládkových a vykládkových míst během jednotlivých stavebních postupů a výluk s cílem minimalizovat dopad stavby na nákladní dopravu.
- 4.3.7. Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Stanovit zásady řešení staveniště: rozsah a uspořádání staveniště, plochy zařízení staveniště, přístupy na staveniště, k zemníkům a deponiím.
- 4.3.8. Zpracovat požadavky na postupné uvádění stavby do provozu, požadavky zadavatele na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby.

4.4. Zabezpečovací zařízení

4.4.1. Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1. Všech pět řešených železničních stanic je zabezpečeno SZZ 2. kategorie – elektromechanické SZZ vz. 5007 se závislými stavědly. Stanice Nová Ves n. Luž., Třeboň a Lomnice n. Luž. jsou vybaveny světelnými návěstidly, stanice Suchdol n. Luž. a Majdalena na jednom zhlaví mechanickými návěstidly a na druhém světelnými. Ve stanicích Suchdol n. Luž., Majdalena, Třeboň a Lomnice n. Luž. jsou na obou zhlavích instalována pouze skupinová návěstidla. Platnost průkazu způsobilosti vyprší ve všech stanicích mezi lety 2017 a 2019, ale jejich technický stav je prozatím vyhovující.
- 4.4.1.2. V traťových úsecích Nová Ves n. Luž. – Suchdol n. Luž. – Majdalena – Třeboň – Lomnice n. Luž. je instalováno TZZ 2. kategorie typu hradlový poloautomatický blok bez oddílových návěstidel z let 1944, resp. 1952. Platnost průkazu způsobilosti vyprší v letech 2016 – 2019, nicméně technický stav těchto zařízení je prozatím dobrý. V traťových úsecích České Velenice – Nová Ves n. Luž. a Lomnice n. Luž. – Veselí n. Luž. bylo v souvislosti s nedávnou rekonstrukcí (r. 2015), resp. modernizací stanic České Velenice a Veselí nad Lužnicí instalováno TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo bez návěstního bodu AHP-03.
- 4.4.1.3. Na řešeném úseku tratě se nachází celkem 47 železničních přejezdů a přechodů, z toho 37 je vybaveno přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelných, 8 je vybaveno zařízením mechanickým (5x PZM2 a 3x PZM1) a 2 přejezdy jsou opatřeny uzamykatelnou zábranou. Technický stav PZM je vyhovující, PZS 3. kategorie jsou většinou v dobrém nebo velmi dobrém technickém stavu. Výjimkou jsou PZS v km 6,882 a 22,122, jejichž stav je pouze vyhovující.

4.4.2. Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1. Na trati České Velenice (mimo) – Veselí n. Luž. (mimo) bude navrženo nové zabezpečovací zařízení v souladu se schválenou SP.
- 4.4.2.2. Staniční zabezpečovací zařízení se předpokládají nová 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo se zapracováním všech potřebných funkcionalit. Preferována je možnost využití traťového stavědla. Jako prvky pro zjišťování volnosti kolejových úseků se předpokládá použití počítačů náprav.
- 4.4.2.3. Traťová zabezpečovací zařízení se předpokládají nová 3. kategorie elektronického typu. Jako prvky pro zjišťování volnosti kolejových úseků se předpokládá použití počítačů náprav.
- 4.4.2.4. V celé trati bude vybudován systém ERTMS (GSM-R a ETCS).
- 4.4.2.5. Technické řešení bude navrženo s ohledem na vlastnosti a možnosti využití systému ETCS (návrh délky prostorových oddílů/kolejových úseků, délek a uspořádání staničních kolejí, umístění nástupišť, návěstidel atd.).
- 4.4.2.6. Všechna SZZ a TZZ budou řízena prostřednictvím DOZ a začleněna do ETCS. Otázka umístění pracoviště dispečera DOZ bude vycházet z platného pokynu č.9 a v rámci zpracování této dokumentace bude opětovně projednána s ohledem na další technologické návaznosti v profesích sdělovacího a zabezpečovacího zařízení (ETCS, umístění RBC atd.). Dle schválené SP je předpokládáno řízení řešené tratě z RDP v ŽST České Budějovice. Současně se předpokládá zřízení PPV v ŽST České Velenice.
- 4.4.2.7. V souvislosti s vybudováním ETCS a v koordinaci s umístěním pracoviště DOZ bude řešena otázka umístění RBC pro řešenou trať v těchto variantách:
 - využití RBC pro IV. TŽK (v návaznosti na připravovanou stavbu „ETCS+DOZ Votice – České Budějovice“)
 - vybudování nové RBC společné pro traťové úseky České Velenice – Veselí nad Lužnicí, České Velenice – České Budějovice a Horní Dvořiště st. hr. – České Budějovice
 - otázka umístění RBC bude řešena v koordinaci s umístěním pracoviště dispečera DOZ
- 4.4.2.8. Návrh stavebně-technických úprav a opatření na jednotlivých železničních přejezdech je uveden v Tabulce přejezdů, která je součástí schválené SP.
- 4.4.2.9. Nově navržená zařízení a rekonstruovaná zařízení budou respektovat technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému, zejména TSI CCS a Směrnici 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR.

4.5. Sdělovací zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1. Trať je vybavena radiovým systémem TRS.
- 4.5.1.2. Sdělovací zařízení v ŽST Nová Ves n. Luž. a Suchdol n. Luž. jsou ve špatném technickém stavu a stav zařízení v ŽST Majdalena je pouze vyhovující. Stav sdělovacího zařízení v ŽST Třeboň a Lomnice n. Luž. je naopak velmi dobrý.

4.5.2. Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1. Sdělovací zařízení na řešeném traťovém úseku bude rekonstruováno v potřebném rozsahu odpovídajícímu stáří, opotřebovanosti a nutnosti náhrady související s modernizací zabezpečovacího zařízení (vybudování GSM-R a ETCS) a s přechodem na řízení systémem DOZ v souladu se schválenou variantou SP.
- 4.5.2.2. Ve všech ŽST a na všech zastávkách bude zřízen, případně rekonstruován, audiovizuální informační systém (podle Směrnice SZDC č. 118: Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách). Dle požadavků správce bude zde instalován i kamerový systém.
- 4.5.2.3. Navrženo bude přenosové zařízení MPLS s připojením na stávající přenosové zařízení v ŽST České Velenice a ŽST Veselí nad Lužnicí.

4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1. Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1. Trať České Velenice – Veselí nad Lužnicí je jednokolejná trať bez trakčního vedení provozovaná nezávislou trakcí. Návrh trakčního vedení (TV) musí navázat na stávající elektrizované železniční stanice České Velenice a Veselí nad Lužnicí provozované střídavou trakční soustavu AC 25kV/50Hz.
- 4.6.1.2. Silnoproudé rozvody jsou v současném stavu v jednotlivých zastávkách a stanicích a v místech odběrů pro zabezpečovací zařízení. V zastávkách je silnoproudý rozvod napětí 0,4kV AC s napájením z místní distribuční sítě s lokálními přípojkami nn. Obdobný stav je i v železničních stanicích. Zastávky a ŽST jsou osvětleny z individuálních podpěr.
- 4.6.1.3. Na hranici životnosti se nachází osvětlení a rozvody NN ve stanicích a zastávkách Vlkov n. Luž., Lomnice n. Luž., Lužnice, Třeboň, Majdalena, Suchdol n. Luž., Suchdol n. Luž. zastávka a Nová Ves n. Luž. V ostatních stanicích a zastávkách je stav těchto zařízení dobrý. V ŽST Třeboň je na hranici životnosti i stožárová trafostanice.

4.6.2. Požadavky na nový stav

SILNOPROUDÉ ROZVODY, VENKOVNÍ OSVĚTLENÍ A EOVS

- 4.6.2.1. Návrh technického řešení osvětlení zastávek a stanic; napájení technologických zařízení včetně nových silnoproudých kabelových rozvodů; elektrického ohřevu výměn bude zpracován na základě schválené varianty SP.
- 4.6.2.2. Návrh silnoproudých rozvodů a osvětlení navazuje řešení železničního spodku, svršku a dalších stavebních a technologických profesí. Výstavbou nového kolejiště a nového TV 25kV AC budou dotčeny jak stávající kabelové nn rozvody tak i stávající osvětlení v zastávkách i stanicích. Z tohoto důvodu bude navržen nový kabelový rozvod, který zahrne i rekonstrukci přípojek z distribuční sítě E.ONu.
- 4.6.2.3. Napájení SZZ, PZZ a TZZ bude splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.
- 4.6.2.4. Návrh osvětlení bude v souladu s normou ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015 a předpisem SŽDC E11 – Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.
- 4.6.2.5. Rozsah vybavení výhybek EOVS stanoví dopravní technolog. Ovládání systému EOVS, osvětlení a signalizace provozu s poruchami bude řešeno v souladu se směrnici SŽDC TS 2/2008-ZSE.
- 4.6.2.6. Bude osazeno nové zařízení DŘT, včetně datového připojení. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do DDTS v souladu s TS 2/2008-ZSE. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.
- 4.6.2.7. Navrhne se rozsah úprav, dovybavení ED, potřebnými komponenty a programové vybavení respektující nový stav řízených technologických zařízení.

TRAKCE

- 4.6.2.8. Návrh řešení počítá s elektrizací trati v úseku České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo). Nové trakční vedení bude navrženo podle požadavků SŽDC, s.o. a technického řešení v souladu se Vzorovou dokumentací sestavy „S“ pro trakční vedení železničních drah. Elektrická trakční soustava - jednofázová střídavá soustava AC 25kV 50Hz podle ČSN EN 50163 ed.2.
- 4.6.2.9. Návrh trakčního vedení, umístění základů podpěr TV, rozsah zatrolejování dopravní, SpS, TNS, ukolejnění trakčních podpěr a ostatních vodivých předmětů nacházejících se v POTV bude řešeno v souladu se schválenou variantou SP.
- 4.6.2.10. Nad rámec schválené SP bude nutné dořešit návrh trakční napájecí stanice České Velenice, která byla řešena předchozí stavbou Elektrizace trati České Velenice – České Budějovice, ale nebyla realizačně dokončena.
- 4.6.2.11. Budou zpracovány energetické výpočty pro ověření dimenze výkonu trakční napájecí stanice České Velenice.

4.7. Železniční svršek a spodek

4.7.1. Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1. Na většině trati jsou použity kolejnice tvaru S49 z let 1970 – 1985, v traťovém úseku Majdalena – Třeboň se „dochovaly“ kolejnice tvaru T z roku 1968. Pražce jsou až na krátké úseky betonové, typ SB3/4, SB5 a SB8, jejichž stáří odpovídá stáří kolejnic v příslušném úseku.

4.7.1.2. Jelikož je trať umístěna v rovinatém terénu, je těleso téměř v celé délce odvodněno pomocí otevřených nezpevněných příkopů. V úseku Třeboň – Lomnice n.L. v km 38,750-40,300 a km 40,300-41,150 byl v minulosti ze strany správce hlášen problematický železniční spodek. V km 38,750-40,300 byla v letech 2015/2016 provedena akce týkající se sanace a odvodnění železničního spodku.

4.7.2. Požadavky na nový stav

4.7.2.1. Návrh úprav a rekonstrukce železničního svršku a spodku ve všech stanicích a zastávkách a v mezistaničních úsecích, včetně odvodnění, bude vycházet ze schválené varianty SP na základě výsledků provedeného podrobného geotechnického průzkumu (vždy bude provedena kopaná sonda vč. statické zatěžovací zkoušky v místě přejezdových konstrukcí). V případě návrhu vsakovacích objektů bude prokázána jejich funkčnost. V případě využívání stávajících kanalizací pro zaústění nového odvodnění bude ověřena funkčnost těchto kanalizací. V případě kladného posouzení podmínek MD ze schvalovacího protokolu (bod 2.1.3) bude rekonstrukce navržena v celé trati.

4.7.2.2. V rámci návrhu technického řešení je nutné respektovat „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní“, č. j. 20009/2018-SZDC-GŘ-O6 ze dne 8. března 2018.

4.7.2.3. Technické řešení bude navrženo s ohledem na vlastnosti a možnosti využití systému ETCS (návrh délky prostorových oddílů/kolejových úseků, délek a uspořádání staničních kolejí, umístění nástupišť, návěstidel atd.).

4.7.2.4. Bude technicky a dopravně-technologicky prověřena možnost prodloužení alespoň jedné dopravní koleje na užitečnou délku 800 m, resp. na délku umožňující odbavení vlaku (křížování, předjetí) o délce až 740 m. (předpoklad žst. Lomnice n. Luž., žst. Suchdol n. Luž.).

4.7.2.5. Bude prověřena možnost zvýšení maximální traťové rychlosti na 120 km/h v celé trati s cílem dosáhnout v maximální míře konstantního rychlostního profilu a za podmínky, že to neohrozí realizovatelnost celého projektu.

4.7.2.6. Navržené technické řešení nesmí znemožnit budoucí stavbu zastávky Třeboň střed ve smyslu schválené SP. Možnost budoucí realizace zastávky Třeboň střed bude doložena technickým průkazem.

4.7.2.7. Vzhledem k blízkosti ale i překryvu aktivní zóny záplavového území pro Q100 v povodí Lužnice k tělesu dráhy bude v celém úseku stavby prověřena hladina Q100 a podle jejího vyhodnocení budou navržena odpovídající stavební opatření.

4.8. Nástupiště

4.8.1. Popis stávajícího stavu

4.8.2. Popis stávajícího stavu

4.8.2.1. Všechny stanice jsou vybaveny nástupišti s úrovnovým přístupem. Vyjma zastávek Třeboň lázně a Frahelž je ve všech stanicích a zastávkách u všech nástupišť nástupní hrana ve výšce 200 – 300 mm nad TK. Převládající konstrukcí nástupišť je typ SUDOP.

4.8.3. Požadavky na nový stav

4.8.3.1. Všechna nově navržená nástupiště budou dle ČSN 734959 s výškou hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Počet a délky nástupních hran budou vycházet z požadavků dopravní technologie a rovněž k nim bude zřízen bezbariérový přístup.

4.8.3.2. Návrh úprav železničních stanic a zastávek bude vycházet ze schválené SP. V návaznosti na dopravně-technologickou část (modelový GVD, rozsah dopravy, vozidlový park atd.) budou opětovně prověřeny potřebné délky nástupních hran a následně odsouhlaseny dotčenými objednateli dopravy a odborem O12 GŘ SZDC.

4.8.3.3. Bude ověřena platnost stanoviska MD ČR (z 24. 3. 2017), ve kterém požaduje objednatel dálkové dopravy délku nástupišť pro zastavení vlaků dálkové dopravy alespoň 170 m.

4.9. Železniční přejezdy

4.9.1. Popis stávajícího stavu

4.9.1.1. Na trati se nachází celkem 47 úrovnových křížení s pozemními komunikacemi, z toho se ve 4 případech jedná o křížení se silnicí I. třídy (I/24), v 1 případě o křížení se silnicí II. třídy (II/148)

a v 8 případech o křížení se silnicí III. třídy. V ostatních případech trať kříží místní nebo účelovou komunikaci.

4.9.2. Požadavky na nový stav

4.9.2.1. Bude provedena rekonstrukce a stavební úpravy železničních přejezdů v souladu se schválenou variantou zpracované studie proveditelnosti. Návrh stavebně-technických úprav a opatření na jednotlivých železničních přejezdech je uveden v Tabulce přejezdů, která je součástí schválené SP.

4.9.2.2. V souladu s návrhem stavebně-technických úprav a opatření na jednotlivých železničních přejezdech dle Tabulky přejezdů, která je součástí schválené SP, bude v rámci projektové přípravy řešena otázka zrušení v SP vybraných přejezdů, a všech dalších minimálně využívaných železničních přejezdů (zejména u polních a lesních cest), k nimž existuje alternativní trasa. K průkazu prověření rušení přejezdů bude v rámci ZP doložena samostatná část dokumentace, kde bude textově a výkresově doloženo navržené řešení a budou doloženy doklady o jeho projednání. Případné možné náhrady stávajících přejezdů budou v případě jejich akceptování objednatelem rozpracovány v DUR.

4.9.2.3. U vícekolejných přejezdů bude vždy navrženo takové řešení, které nebude vyžadovat použití atypických přejezdových konstrukcí. U přejezdů v blízkosti odjezdových návěstidel budou zajištěny rozhledové poměry mimo stojící železniční vozidla. Zvícekolejňování přejezdů oproti stávajícímu stavu nebude navrhováno.

4.9.2.4. Na všech zachovávaných přejezdech budou prověřeny rozhledové poměry pro případ poruchy PZZ, zejména s ohledem na okolní vegetaci a stavební objekty.

4.10. Mosty, propustky, zdi

4.10.1. Popis stávajícího stavu

4.10.1.1. Na řešené trati se nachází celkem 22 železničních mostů, z nichž 11 je ocelových bez průběžného kolejového lože, 8 klenbových z kamenného zdiva a 3 se zabetonovanými nosíky. Stavební stav ocelových mostů v km 22,748 a 53,342 je klasifikován stupněm 3/2. Naproti tomu stupněm 1/1 jsou klasifikovány mosty v km 31,989 (zabetonované nosíky) a 32,954 (ocelový). Stavební stav ostatních mostů je klasifikován stupněm 2/2.

4.10.1.2. Propustků je na trati celkem 83. Stavební stav 29 je klasifikován stupněm 1, stav 49 je klasifikován stupněm 2 a stav 5 je klasifikován stupněm 3.

4.10.2. Požadavky na nový stav

4.10.2.1. Nové a rekonstruované mostní objekty na křížených vodních tocích musí umožňovat migraci drobných obratlovců podél toku (viz bod 4.5.5 VTP). U nových a rekonstruovaných mostních objektů elektrizované trati budou navržena opatření pro omezení účinků bludných proudů podle platného předpisu SZDC (ČD) SR 5/7 (S).

4.10.2.2. Obecné požadavky pro navrhování mostních objektů jsou stanoveny ve VTP.

4.10.2.3. Návrh opatření na stávajících umělých stavbách a návrh nových umělých staveb v rámci rekonstrukce trati vychází ze „Směrnice generálního ředitele č. 16/2005“. Návrh opatření na jednotlivých mostech a propustcích je uveden v Tabulkách mostů resp. propustků, která je součástí schválené SP. Řešení bude aktualizováno podle aktuálního technického stavu mostů a propustků. V případě kladného posouzení podmínek MD ze schvalovacího protokolu (bod 2.1.3) bude tato skutečnost zohledněna i v návrhu rekonstrukce mostů a propustků.

4.11. Ostatní objekty

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

4.11.2. Návrh protihlukových objektů bude vycházet z hlukové studie. Bude pravděpodobně nutné chránit osamocené objekty v bezprostřední blízkosti trati. Pokud by bylo možné některé objekty (např. drážní domky) vyjmout z bytového fondu a zdemolovat, rozsah protihlukových opatření by se zredukoval.

4.12. Pozemní stavební objekty

4.12.1. Požadavky na nový stav

- 4.12.1.1. Ve všech železničních stanicích je uvažováno s rekonstrukcí staničních budov pro umístění technologií. Je preferováno řešení s umístěním technologií do stávajících budov.
- 4.12.1.2. Návrh rekonstrukce přístřešků a prostor pro cestující, výstavba nových nástupištních přístřešků ve stanicích a zastávkách, zastřešení výstupů z podchodů včetně přílehlých částí nástupišť a demolice zbytných objektů bude zpracován podle schválené SP.
- 4.12.1.3. Součástí dokumentace bude návrh nového komplexního orientačního systému pro cestující v dotčených železničních stanicích a zastávkách (včetně prvků pro orientaci nevidomých a slabozrakých s případným využitím hlasových orientačních majáčků). (SM SZDC 118)
- 4.12.1.4. V ZP musí být potřebnost stavebního zásahu a jeho rozsah zdůvodněna a obhájena. Zpracování následujících bodů se týká obecně všech budov osobních nádraží (ON), které jsou v příslušném úseku traťového anebo staničního obvodu infrastrukturního projektu:
- význam budovy dle SM SZDC 122 (kategorizace);
 - zhodnocení stavu a vazby na ostatní dopravní infrastrukturu (IAD: P+R, K+R; cyklo doprava: B+R);
 - zhodnocení aktuálního stavebně-technického stavu (protokoly o pravidelných prohlídkách);
 - schéma funkčního využití (pro aktuální stav);
 - popis stávající technologie v budově;
 - prověření možnosti umístění nové technologie do budovy ON.
- 4.12.1.5. Výsledkem vyhodnocení současného stavu bude rozhodnutí o potřebě stavebního zásahu do budovy. Rozsah stavebního zásahu bude odpovídat principům kapitoly „Stavební připravenosti nemovitostí“ v materiálu „Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“, vydaném MD v prosinci 2018.
- 4.12.1.6. V ŽST Třeboň bude postaven nový pozemní objekt pro spínací stanici. Případný zásah do objektů TNS Veselí nad Lužnicí a České Velenice je nutné prověřit a upřesnit.

4.13. Geodetická dokumentace

- 4.13.1. Geodetická dokumentace bude vyhotovena a předána v souladu s přílohou č.1 Směrnice generálního ředitele č. 11/2006, ve znění pozdějších změn a doplňků s úpravou v části I.3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů :
- stávající třetí odstavec se nahrazuje textem „Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven „Metodickým pokynem SZDC M20/MP006 Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ (č.j. S4730/2016-SZDC-O13, účinnost od 15.2.2017), (dokument je umístěn na adrese <http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy/organizacne-ridici.html>)“. Potřebné údaje pro zaměřování objektů železniční dopravní cesty jsou obsaženy v kombinaci Přílohy 02 tohoto pokynu a příslušného fotokatalogu z Příloh 03 až 10 tohoto pokynu
 - třetí odstavec se dále doplňuje textem „Body železničního bodového pole se navrhuje, stabilizují, zaměřují a dokumentují podle Metodického pokynu pro železniční bodového pole SZDC M20/MP007 č.j. 17206/2018-SZDC-GŘ-O15 (účinnost od 1.4.2018)“
 - stávající čtvrtý odstavec se nahrazuje textem „Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle Pokynu generálního ředitele č.4/2016 „Předávání digitální dokumentace a dat mezi SZDC a externími subjekty“ č.j. S34781/2016-SZDC-O22 (účinnost od 5.9.2016 – pokyn je umístěn na adrese <http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy/organizacne-ridici.html>) a Metodického pokynu pro tvorbu prostorových dat pro mapy velkého měřítka SZDC M20/MP005 č.j. S620/2016-SZDC-O13 ve znění změny č. 1 (účinnost od 21.9.2017 – pokyn je umístěn na adrese <http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy/organizacne-ridici.html>)“.
- Tato úprava se týká i odstavce Související dokumenty v základní části Směrnice generálního ředitele č.11/2006.
- 4.13.2. Podklady pro geodetickou část I.3 pro DUR včetně geodetického zaměření a stabilizace ŽBP zajistí zadavatel prostřednictvím SZG. Zbýlé části jsou předmětem plnění a zhotovitel si je ocení.

- 4.13.3. Zhotovitel provede v místě stavby kontrolu souladu předaných geodetických a mapových podkladů se stavem v terénu (aktuálnost podkladů) a zajistí jejich reambulaci a aktualizaci do hranice dráhy v rozsahu nezbytně nutném pro umístění stavby, za konzultace s ÚOZI objednatele.
- 4.13.4. Případné doplnění dalších geodetických a mapových podkladů (při umístění nových objektů mimo stávající hranici dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů či účelového mapování objednaného projektantem) si zajistí zhotovitel dle předpisů uvedených v odst. 4.13.1
- 4.13.5. Majetkoprávní část Geodetické dokumentace pro dokumentaci DUR stavby bude vycházet z aktuálního stavu katastru nemovitostí v době zpracování (platná SPI a SGI).
- 4.13.6. V případě, že nově navrhovaný projekt je v blízkosti hranice drážního pozemku, bude nutné provést přesné určení hranice. Toto přesné určení je plně v kompetenci geodeta zhotovitele stavby, který musí užít takových postupů a zajistit si potřebné podklady včetně podkladů z dokumentace SŽG, aby zaručil přesné určení hranice dotčených pozemků v terénu v souladu s platnými zákony pro zeměměřictví ve spolupráci s ÚOZI objednatele stavby.
- 4.13.7. Geodetická část dokumentace bude odevzdána v uzavřené i otevřené formě.
- 4.13.8. Geodetická dokumentace musí být ověřena úředně oprávněným zeměměřickým inženýrem (fyzická osoba, které bylo uděleno úřední oprávnění podle § 13 odst.1, písm. a) a c) zákona č. 200/1994 Sb. o zeměměřictví, v platném znění).
- 4.13.9. Kompletní Geodetická dokumentace bude zaslána zhotovitelem ke schválení geodetem (ÚOZI) objednatele. Odevzdání geodetické dokumentace bude probíhat dle směrnice SŽDC č. 117 „Předávání digitální dokumentace z investiční výstavby SŽDC“ dle změny č. 1 platné od 6.6.2017.
- 4.13.10. Zhotovitel díla provede geodetické doměření pro potřeby stavby
- 4.13.11. Součástí odevzdané dokumentace bude i doplněná tabulka „Přehled majetkoprávního vypořádání staveb“. ÚOZI objednatele před započítím prací poskytne zhotoviteli vzor tabulky s názvem: „Přehled majetkoprávního vypořádání staveb.xls“, která bude závazná pro všechny stadia stavby a po celou dobu stavby bude postupně aktualizována zhotovitelem a bude předávána dle dohody s ÚOZI objednatele. Tabulka slouží jako podklad pro následnou kontrolu aktuálního stavu majetkoprávního vypořádání po ukončení stavby.
- 4.13.12. Při změně rozsahu stavby bude potřeba doplnit i geodetické a mapové podklady v závislosti na tomto změněném rozsahu.
- 4.13.13. Hranice pozemků v obvodu stavby budou určeny z nejpřesnějších podkladů, které jsou k dispozici na příslušném katastrálním úřadu. Po ověření souladu těchto podkladů se skutečným stavem v terénu bude při následném případném odstraňování nesouladů nutno spolupracovat s místně příslušným pracovištěm SŽG prostřednictvím ÚOZI objednatele.

4.14. Životní prostředí

Fáze ZP

V rámci ZP bude tato kapitola 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
- ochrana přírody: identifikace lokalit NATURA 2000, zvláště chráněných území, významných krajinných prvků, prvků územního systému ekologické stability apod. v řešené oblasti
- hluk: případné změny hlukového zatížení (v návaznosti na část Dopravní a provozní technologie)
- EIA: zda záměr podléhá/ nepodléhá zjišťovacímu řízení a případně zařazení záměru podle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
- odpady: specifikace odpadového hospodářství na základě pochůzky (příznán bude Objednatel), bez provedení průzkumu. Předmětem pochůzky bude stanovení částí stavby, kde je očekáván vznik nebezpečných odpadů (stání lokomotiv - úkapy ropných látek, místa s doloženými haváriemi, možný výskyt materiálů s obsahem azbestu a jiných materiálů s nebezpečnými vlastnostmi). Problematiku je nutno konzultovat s pracovníky SŽDC znalými místních poměrů.

Fáze DUR

V rámci DUR bude část dokumentace řešící vliv stavby na životní prostředí uspořádána dle Směrnice GŘ č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ v aktuálním znění a kap. 4.5 VTP. Některé její části dále upřesňujeme:

- 4.14.1. Navrhovaný záměr trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí se nachází téměř v celém úseku v lokalitách soustavy Natura 2000 a v chráněné krajinné oblasti Třeboňsko, od staničení cca km 5,8 po km 54,252.
- 4.14.2. Při zpracování části Odpadové hospodářství bude vycházeno z předkategorizace (ne starší než jeden rok).
- 4.14.3. Nad rámec VTP bude zpracováno posouzení krajinného rázu.
- 4.14.4. Zhotovitel prověří, zda smýcení křovin a drobných náletových dřevin provede OŘ na své náklady v rámci údržby v termínu do zahájení stavby. V případě že ano, požadujeme tuto skutečnost doložit smluvně nebo vyjádřením do Dokladové části. V opačném případě je nutno uvést, že dohoda s OŘ nebyla možná.
- 4.14.5. Zhotovitel zajistí odůvodněné stanovisko orgánu ochrany přírody dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, k vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000. Následně bude zajištěno vyjádření orgánu EIA, zda lze záměr zařadit ve smyslu Přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.
- 4.14.6. V případě, že stavba bude posuzována podle zákona č. 100/2001 Sb., bude na základě podrobně zpracovaných částí DUR zpracováno **oznámení v rozsahu dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.**
- 4.14.7. Součástí oznámení bude i vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení odolnosti stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí. Obě vyhodnocení budou uvedena zvlášť v položkách rozpočtu. (Podrobnosti budou sděleny na vstupním jednání, které svolá zhotovitel oznámení).
- 4.14.8. V případě, že ze závěru Zjišťovacího řízení vyplyne nutnost posoudit záměr v celém procesu EIA, bude na základě připomínek a požadavků dopracována Dokumentace EIA dle zákona č. 100/2001 Sb. Položky Dokumentace EIA a Posudek budou samostatně oceněny a v případě, že ze závěru Zjišťovacího řízení vyplyne, že předmětný záměr nepodléhá dalšímu posuzování, bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce) a cena díla.
- 4.14.9. Zpracované oznámení, resp. dokumentaci EIA zhotovitel zašle prostřednictvím elektronické pošty k připomínkám Objednateli (Ing. Petr Pokorný, pokornyp@szdc.cz, tel.: 972 522 504, 725 797 058, Mgr. Martin Pacner, PacnerM@szdc.cz), minimálně 14 dní před plánovaným odevzdáním.
- 4.14.10. Dokladová část bude obsahovat podslůžku Životní prostředí. Zde bude řazeno: stanovisko k lokalitám NATURA 2000, vyjádření orgánu EIA, (závěr zjišťovacího řízení, příp. stanovisko EIA), závazné stanovisko ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, výjimky, souhlas o vynětí ze ZPF, vyjádření k odnětí PUPFL atp.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. Objednatel požaduje zpracovat v prvním dílčím plnění koncept záměru projektu s projednaným a odsouhlaseným konceptem technického řešení. První dílčí plnění posoudí dopady podmínek MD a bude obsahovat následující části: dopravní technologie, situace železničních stanic 1:1000, návrh GPK traťových úseků a rámcový popis jednotlivých SO a PS v rozsahu souhrnné technické zprávy. Dále bude obsahovat vyčíslení investičních nákladů, které bude provedeno podle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti platného. Součástí bude též zpracování ekonomického hodnocení a hodnocení a posouzení rizik dle platného nařízení Komise (EU) č. 402/2013 – záznam o nebezpečí a veškeré další výstupy analýzy rizik včetně návrhu opatření pro usměrnění zjištěných nebezpečí a míru jejich účinnosti.
- 5.1.2. Geotechnické průzkumy v úseku Suchdol nad Lužnicí - České Velenice budou prováděny až v případě kladného posouzení podmínek MD ze schvalovacího protokolu (bod 2.1.3) a rozhodnutí o provedení sanace železničního spodku i v tomto úseku resp. po schválení ZP.
- 5.1.3. Druhé dílčí plnění bude obsahovat dopracovaný ZP.
- 5.1.4. V části textu ZP popisující rekonstrukci výpravních budov (VB) budou uvedeny kromě popisu samotných činností následující náležitosti:
 - rozsah stanoven ve shodě s požadavky objednatele,
 - zajištěno legislativní minimum – bezbariérovost, hygienické zázemí aj.,
 - v případě nového informačního systému (nástupišť) nutné dořešit v rámci budovy zajištění jednotného orientačního a informačního systému (SM SZDC 118),

- barevně rozlišená schémata VB současného stavu a stavu po provedení investice dle „Návrhu barevného rozlišení při projektování ON po funkčních celcích“,
- změny provozních nákladů VB po rekonstrukci (zpracování v součinnosti S OŘ),
- údaje o dimenzování prostor v rámci VB,
- u popisu stávajícího stavu souvislosti s „cestovním ruchem“ (návaznost na infrastrukturu tras a stezek, blízkost významných turistických bodů, včetně přehledné mapy), a opatření ve prospěch cestovního ruchu,
- doložen soulad s kapitolou 5.6.2 „Nádraží přátelská k cyklistům“ metodiky „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ vydané MD v r. 2010,
- informace o kapacitě parkovišť P+R, K+R a B+R.

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

Vypracoval:

Dne: 28.11.2018

Dne: 28.11.2018

Schválil:

náměstek ředitele pro techniku

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

Doložka číslo: 281436

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 805ed0a8-d38e-43bf-86af-b9f5e5c361ca

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: 17.05.2019 08:52:00



bf7277f5-47bb-47e3-a8e6-b675cb31e182