

Příloha č. 2

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

„Rekonstrukce ŽST Malá Skála“

Datum vydání: 17. 12. 2019

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1 Předmět zadání	3
1.2 Hlavní cíle stavby	3
1.3 Umístění stavby	3
1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)	4
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.1 Závazné podklady pro zpracování	4
2.2 Ostatní podklady pro zpracování	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	4
3.1 Stavba bude koordinována s navazujícími stavbami, zejména:	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	5
4.1 Všeobecně	5
4.2 Dopravní technologie	5
4.3 Organizace výstavby	6
4.4 Zabezpečovací zařízení	6
4.5 Sdělovací zařízení	7
4.6 Silnoproudá technologie včetně DFT, trakční a energetická zařízení	8
4.7 Železniční svršek a spodek	9
4.8 Nástupiště, železniční přejezdy	9
4.9 Mosty, propustky, zdi	10
4.10 Železniční tunely	11
4.11 Ostatní objekty	12
4.12 Pozemní stavební objekty	12
4.13 Životní prostředí	12
5. SPECIFIČKÉ POŽADAVKY	13
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	15

SEZNAM ZKRATEK

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

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování záměru projektu včetně doprovodné dokumentace na stavbu „Rekonstrukce ŽST Malá Skála“ (dále jen Stavba) v souladu se Směrnicí MD V-2/2012 a zadávací dokumentací.
- 1.1.2 Záměr projektu bude zpracován dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění, včetně příloh. Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.
- 1.1.3 Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání Záměru projektu na Centrální komisi Ministerstva dopravy (CK MD).
- 1.1.4 Doprovodná dokumentace bude zpracována v rozsahu potřebném k získání vstupů pro zpracování Záměrů projektu a v členění podle čl. 5.1.1.
- 1.1.5 Zhotovitel zajistí jednání o závěrečném projednání připomínek a Objednatel přijaté připomínky zapracuje do doprovodné dokumentace. Bez souhlasu Objednatele není oprávněn měnit obsah a rozsah doprovodné dokumentace. Při projednání zpracovávané dokumentace stavby bude postupovat v součinnosti s Objednatel a dle jeho pokynů.
- 1.1.6 Předmětem zakázky je dále projednání doprovodné dokumentace s dotčenými orgány a dotčenými osobami v rozsahu nutném pro její vydání.
- 1.1.7 Veškeré potřebné podklady, zejména pasportní dokumentace, archivní dokumentace, informace o přepravních výkonech, informace o majetkových poměrech apod. si zajistí zhotovitel a jejich pořízení je součástí nákladů zakázky.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Cílem projektu je:
- 1.2.1.1 zvýšení bezpečnosti provozu díky nasazení traťového zabezpečovacího zařízení;
 - 1.2.1.2 zvýšení kapacity dráhy;
 - 1.2.1.3 zkrácení cestovních dob vlivem umožnění těsnějšího sledu vlaků a zvýšení traťové rychlosti;
 - 1.2.1.4 zajištění bezbariérové přístupnosti k vlakům;
 - 1.2.1.5 náhrada staveb a zařízení s končící životností novými stavbami a konstrukcemi.
- 1.2.2 Náplní stavby je provedení rekonstrukce železniční stanice se zlepšením jejich kvalitativních parametrů a rekonstrukce části přílehlého mezistaničního úseku směr Turnov.

1.3 Umístění stavby

1.3.1 ŽST Malá Skála

- Kraj: Liberecký
- Okres: Jablonec nad Nisou, Semily
- Trať: Pardubice – Liberec, dle TTP 508
- Traťový úsek: Železný Brod – Turnov (1051)
- Definiční úsek: Železný Brod – Malá Skála (1051 08)

ŽST Malá Skála (1051 01)
Malá Skála – Turnov (1051 10)

1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	PS/F3
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	500 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	508
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	030
Číslo traťového a definičního úseku	1051 08, 1051 F1, 1051 10
Traťová třída zatížení	C3
Maximální traťová rychlost	100
Trakční soustava	NE
Počet traťových kolejí	jednokolejná trať

Správu v traťovém úseku zajišťuje OŘ Hradec Králové.

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závazné podklady pro zpracování

2.1.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, MD, 2013.

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

2.2.1 Rozpracovaná PD „Rekonstrukce ŽST Malá Skála“ z roku 2017 – bude předáno vítěznému uchazeči

2.2.2 Geodetické a mapové podklady – bude předáno vítěznému uchazeči

2.2.3 Zpřesnění Směrnice č. V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON – příloha Ičhtu ZTP.

2.2.4 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží

2.2.5 Cyklistická doprovodná infrastruktura, vydané MD v r. 2010

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

3.1 Stavba bude koordinována s navazujícími stavbami, zejména:

3.1.1 Rekonstrukce žst. Turnov. Stavba SŽDC v přípravě, zpracovává se ZP.

3.1.2 Oprava mostu v km 118,121 v úseku Malá Skála – Turnov. Stavbu zajišťuje SŽDC OŘ Hradec Králové, realizace 08/2019 – 12/2019.

3.1.3 Dále bude zajištěna koordinace s dalšími stavbami SŽDC, s. o., ČD, a. s., cizích investorů na pozemcích SŽDC, s. o. a ČD, a. s. a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčeném území.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Železniční stanice Malá Skála leží na trati Jaroměř – Turnov – Úberec. Má dvě dopravní koleje a dvě koleje manipulační. U dopravních kolejí jsou úrovňová nástupiště.
- 4.1.2 Bude navržena rekonstrukce železniční stanice Malá Skála. Tato rekonstrukce se připravovala již v letech 2015 – 2017, ale s ohledem na rozdílné představy o konfiguraci kolejíště a poloze místa zastavování vlaků byla příprava přerušena. Posleze na jednání dne 27. 3. 2019 byl mezi SŽDC OŘ Hradec Králové, obcí Malá Skála a organizátorem dopravy KORID LK dojednáno řešení přijatelné pro všechny zúčastněné takto:
- 4.1.2.1 stanice bude mít dvě dopravní průběžné koleje zhruba stavající délky, přičemž hlavní kolej bude ležet blíže výpravní budově. Dále bude ve stanici jedna kusá kolej manipulační, zapojena do železnobrodského zhlaví;
- 4.1.2.2 místo zastavování vlaků u nástupiště zůstane u výpravní budovy obdobně k dnešnímu stavu. U hlavní koleje bude navrženo vnější nástupiště, situované od výpravní budovy směrem k železnobrodskému zhlaví. U předjízdňé koleje bude navrženo polostranní jednostranné nástupiště, přístupné přes centrální přechod umístěný v blízkosti výpravní budovy. Centrální přechod bude s ohledem na rychlost vyšší než 50 km/h a přecházení hlavní koleje vybaven výstražným zařízením pro předcházení kolíjí (V/PK).
- 4.1.3 Jedním z důů stavby je zkrácení cestovních dob. Z tohoto důvodu bude v přílehlém tračovém úseku Malá Skála - Turnov prověřeno zvýšení rychlosti a zavedení profilu V130 a budou navržena opatření, která tato zvýšení rychlosti umožní. Jedním z těchto opatření bude rekonstrukce železničního svršku a spodku v úseku km 115,978 – 119,552 (v dílčích úsecích, kde se nachází kolej s rozponovými podkladnicemi).

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Požadavky na nový stav
- 4.2.1.1 Rozsah zpracované dokumentace dopravní technologie bude odpovídat Směrnici GR č.11/2006, příloze č. 1.
- 4.2.1.2 Budou řešeny a zpracovány návrhové GVD pro dva stavy – pro období stávajícího stavu (s úpravami, které umožní realizace této stavby) a pro cílový stav na základě doložených podkladů od objednavatelů dopravy (žst. Turnov – taktový uzel dálkové dopravy v minutě 00 a regionální dopravy v minutě 30). Podklady o výhledovém rozsahu dopravy a modelu GVD si projektant vyžádá od objednavatelů dálkové a regionální dopravy (MD O190 – odbor veřejné dopravy a KORID LK) v úvodu zpracování a následně bude tento rozsah potvrzen SŽDC GR O26.
- 4.2.1.3 Bude navrženo zřízení návěstních bodů (hradel na trati) v mezistaničních úsecích Železný Brod – Malá Skála a Malá Skála – Turnov pro umožnění těsného sledu vlaků R a Os pro první z uvedených stavů GVD.
- 4.2.1.4 Bude uveden přehled frekvence cestujících, podklady si zajistí zhotovitel sám. Rovněž budou zpracovány dvouhodinové fragmenty výhledového GVD pro oba zmíněné stavy. Budou provedeny výpočty propustnosti navazujících mezistaničních úseků. Bude uvedeno schéma stanice a navazujících úseků s vyznačením kilometrických poloh hlavních návěstidel a jejich samostatných předvěstí.

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 Součástí textové části bude rámcový popis organizace výstavby s odhadem délky nepříetržitých výluk pro potřeby stanovení rozsahu náhradní autobusové dopravy do ekonomického hodnocení.

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 V ŽST Malá Skála je SZZ 2. kategorie typu 5007 se světelnými závislými návěstidly s ústředním stavědlem.
- 4.4.1.2 V mezistaničním úseku Železný Brod – Malá Skála je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu automatické hradlo AHP-03 bez hradla na trati z roku 2010. Zabezpečení železničních přejezdů je P3086 ev. km 115,178 přes účelovou komunikaci jen kříží, P3087 ev. km 115,290 přes silnici III/2821G PZS 3SNI, P3088 ev. km 115,383 přes silnici III/2832 PHS 3SNI.
- 4.4.1.3 V mezistaničním úseku Malá Skála – Turnov jsou jízdy vlaků zabezpečeny telefonickým dorozumíváním. Mezistaniční úsek je bez traťového zabezpečovacího zařízení. Zabezpečení železničních přejezdů je P3089 ev. km 117,112 přes účelovou komunikaci jen kříží, P3090 ev. km 117,372 přes účelovou komunikaci PZM 2U, P3092 ev. km 120,600 přes místní komunikaci PZS 3SBI, P3093 ev. km 120,685 přes místní komunikaci PZS 3SBI, P3094 ev. km 122,545 přes účelovou komunikaci jen kříží, P3095 ev. km 123,144 přes místní komunikaci jen kříží.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 V ŽST Malá Skála bude navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s dálkovým ovládním z ŽST Stara Paka.
- 4.4.2.2 V mezistaničním úseku Malá Skála – Turnov bude navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo s hradlem na trati. Toto I// je aktuálně rovněž navrženo v rámci zpracovávaného /P stavby „Rekonstrukce žst. Turnov“. S ohledem na nejistotu přesného termínu realizace obou staveb bude rozhodnuto až v dalších stupních dokumentace, ze které stavby bude předmětné I// vypuštěno.
- 4.4.2.3 V mezistaničním úseku Železný Brod – Malá Skála bude ponecháno stávající TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo se zřízením hradla na trati.
- 4.4.2.4 V obvodu ŽST Malá Skála a traťovém úseku Malá Skála – Turnov se předpokládá výstavba nových přejezdových zabezpečovacích zařízení, která nevyhovují technickým stavem, platným normám a zaváděcím listům. Jednotlivá PZS budou 3. kategorie dle ČSN 34 2630 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky. U všech přejezdů je nutno prověřit nutnost jejich existence. Nutno uvažovat se souvisejícími stavebními úpravami přejezdů. Přejezdy na zpevněných komunikacích a dále stávající přejezdy v intravilánu obce Malá Skála budou opatřeny závorami, P3086 tím pádem nově zabezpečení PZS. Opatření PZS závorami bude posouzeno podle Metodického pokynu čj. 53749/2019-SŽDC-GR-O14 – Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných.
- 4.4.2.5 Jako prostředky pro spolupůsobení vlaků budou v ŽST Malá Skála i v mezistaničních úsecích navrženy počítače náprav. Vzhledem k použití počítačů náprav se předpokládá nasazení funkcionality VNPN dle TS 2/2014-S,Z.

- 4.4.2.6 Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.
- 4.4.2.7 S ohledem na konfiguraci kolejíšť, odsouhlasenou mezi SŽDC OŘ Hradec Králové, obcí Malá Skála a KORID LK bude centrální přechod na poloostrovní nástupiště opatřen VZPK.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 V ŽST Malá Skála je v provozu rozhlasové zařízení pro cestující a základnová radiostanice traťového rádiového systému TRS.
- 4.5.1.2 V úseku Železný Brod - Malá Skála - Turnov je položen traťový kabel 10 XN 0,8 a dálkový optický kabel 36 vláken.
- 4.5.1.3 V zastávce Lišný (Železný Brod - Malá Skála) - není v provozu žádné informační zařízení.
- 4.5.1.4 V zastávce Dolánky (Malá Skála - Turnov) - je v provozu rozhlasová ústředna s automatickým hlášením z žst. Turnov Havis.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 Bude navržena místní kabelizace k venkovním prvům umístěným v kolejíšti, pro připojení jednotlivých rozvaděčů EOV a osvětlení bude navržena HDPE trubka a optický kabel.
- 4.5.2.2 V úseku Železný Brod - Malá Skála - Turnov se využije stávající traťový a optický kabel.
- 4.5.2.3 V návaznosti na rozsah sdělovacího zařízení a dalších technologií bude řešen přenosový systém.
- 4.5.2.4 Navrženo bude nové rozhlasové zařízení v IP provedení s automatickým hlášením dle jízdy vlaku, vizuální informační systém pro cestující v souladu se směrnicí SŽDC č. 118 a grafickým manuálem k této směrnici.
- 4.5.2.5 Pro sledování hran nástupiště bude navržen kamerový systém.
- 4.5.2.6 Navržen bude místní rádiový systém, stávající traťový rádiový systém TRS bude zachován a jeho ovládání bude přemístěno na pracoviště dálkového ovládání v ŽST Stará Paka. Stávající rádiový systém TRS bude doplněn o funkcionality VNPV s vazbou na zab. zař.
- 4.5.2.7 Bude navržen IP telefonní zapojovač, hodinové zařízení řízené signalem DCF a nové vnitřní sdělovací rozvody.
- 4.5.2.8 Technologické prostory budou chráněny poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS), ochrana proti požáru bude řešena ASHS, EPS, popř. opticko-kouřovými detektory zapojenými do PZTS v závislosti na požární zprávě.
- 4.5.2.9 Navržen bude systém dálkové diagnostiky technologických systémů v souladu s IS 2/2008-ŽST v platném znění.
- 4.5.2.10 Bude navrženo doplnění a úprava pracoviště dálkového ovládání v ŽST Stará Paka pro ovládání sdělovacího zařízení ŽST Malá Skála.
- 4.5.2.11 Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. - zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

4.6.1.1 ŽST Malá Skála

Stávající elektrická přípojka je řešena závěsným kabelem AYKYz 4Bx35mm² z distribučního rozvodu ČEZ Distribuce a.s. přes KS1 do elektroměrového rozváděče RE1 (chodba uvnitř výpravní budovy). Z RE1 je napájen rozváděč RV1, umístěný v dopravní kanceláři. Z RV1 je napájeno venkovní osvětlení kolejiště a nástupiště v železniční stanici, stávající reléové místnosti - rozváděč RV3. Rozvody v žst. jsou provedeny kabely AYKY, venkovní osvětlení kolejiště je 19ks osvětlovacích stožárů IŽ, rok výstavby 1970. EOv v žst. Malá Skála není osazen.

4.6.1.2 Zastávka Dolánky

Elektrická přípojka je řešena kabelem AYKY 4Bx16mm² z rozvodu ČEZ Distribuce a.s. přes kabelovou skříň KS1 do elektroměrového rozváděče RE1, který je osazen vně budovy zastávky. Vedle RE1 je umístěn rozváděč RV1, kde je umístěno jistič a ovládání venkovního osvětlení na zastávce (přes soumrakový spínač) a jistič s měřením elektrické přípojky pro technologické zařízení PZS v km 120,600 (P3092) a 120,685 (P3093). Osvětlení nástupiště na zastávce je provedeno 5ks osvětlovacích stožárů s výbojkovými svídky SR 50, rok výstavby 2009.

4.6.2 Požadavky na nový stav

4.6.2.1 V rámci zpracování technického řešení je nutné prověřit příkon distribučních přípojek, tak aby vyhověly nově instalovanému příkonu technologických systémů. Pokud přípojka nevyhoví, je nutné provést navýšení rezervovaného příkonu. V případě nového řešení bude proveden návrh rekonstrukce již nevyhovující přípojky nn/vn. S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů nn a rozvodných skříní. Současně bude provedeno napojení stávajících, rekonstruovaných a nových technologických systémů. Nové rozvody budou provedeny kabely uloženými v zemi, kabelové skříně a rozvaděče budou v provedení, které je v souladu s normami, předpisy a jsou schváleny pro použití u SŽDC. Trasy kabelů budou navrženy s ohledem na případnou budoucí výměnu tak, aniž by došlo k narušení kolejiště.

4.6.2.2 Rozsah vybavení vyhybek EOv stanoví dopravní technolog. Ovládání EOv bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče REOV. EOv bude primárně v automatickém režimu s možností ruční obsluhy. EOv bude možné ovládat dálkově a bude zařazen do DDTS v souladu se směrnicí SŽDC TS 2/2008-ZSE.

4.6.2.3 Návrh nového venkovního osvětlení železničních prostor, nástupišť a přístupových komunikací pro cestující bude podle požadavků nové normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, a předpisu SŽDC F11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.

4.6.2.4 Napájení S//, P// a I// bude splňovat podmínky INŽ 34 2620, kapitola 19, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC F8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.

4.6.2.5 V případě rekonstrukce objektu výpravní budovy v ŽSI bude ve vnitřních prostorách celého objektu navržena nová elektroinstalace a vnitřní osvětlení a návrh ochrany objektu proti blesku.

4.6.2.6 Během stavebních činností při rekonstrukci i případné demolici objektu výpravní budovy musí být zachován provoz ostatních silnoproudých zařízení a kabelů NN, které souvisí s napájením elektrických zařízení mimo objekt výpravní budovy.

- 4.6.2.7 V zastávce Dolánky se osadí nový rozvaděč venkovního osvětlení (náhradou za stávající), koncipovaný jako autonomní systém, který bude možno začlenit do systému dálkové diagnostiky technologických systémů v souladu s TS2/2008 – ZSE.
- 4.6.2.8 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.
- 4.6.2.9 Navrhne se rozsah úprav a dovybavení elektrodispečinku potřebnými komponenty, programové vybavení respektující nový stav řízených technologických zařízení.

4.7 Železniční svršek a spodek

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 ŽST Malá Skála má dnes dvě dopravní koleje 1. (dl. 431 m) a 2. (399 m) a dvě manipulační koleje 4. a kusou 4a. Rošt je tvořen kolejnicemi A49, T, Xa na pražcích betonových i dřevěných z let 1940 – 2011, výhybky 1. generace. Traťový úsek Malá Skála – Turnov je jednokolejný, s roštem z kolejnic T a S49 na pražcích SB3/4, SB5 a SB8 vložených v letech 1970 – 2009. Stanice i trať jsou v odřezech, na náspech a v zářezech (a trať i na mostech a v tunelu) v údolí Jizery.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 ŽST Malá Skála bude rekonstruována v plném rozsahu. Nové řešení stanice je popsáno v čl. 4.1.2. Železniční svršek bude navržen nový, kolejový rošt s kolejnicemi 49E1 na pražcích betonových s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Návrh rekonstrukce železničního spodku vzejde z místního šetření za účasti správce (ST) a archivní rešerše. Kolejistiště bude odvodněno travivody i otevřenými příkopy, rigoly a příkopovými zidkami.
- 4.7.2.2 V mezistaničním úseku Malá Skála – Turnov bude v km 115,978 – 119,552 navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku v úsecích s pražci SB3/4 a SB5, resp. kolejnicemi T. Bude navržen nový kolejový rošt s kolejnicemi 49E1 na pražcích betonových s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Návrh rekonstrukce železničního spodku vzejde z místního šetření za účasti správce (ST) a archivní rešerše. V rámci místního šetření a zpracování archivní rešerše budou identifikována problematická místa na železničním spodku i v úsecích, kde se nepředpokládá kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku (např. lokální nestability svahů, atd.). Objednavatel předpokládá rozsah rekonstrukce železničního spodku v rozsahu železničního svršku. Rekonstruované úseky budou odvodněny travivody i otevřenými příkopy, rigoly a příkopovými zidkami. GPK bude navržena pro zvýšení rychlosti a zavedení profilu V130. Dále v km 119,552 – 123,459 bude ověřena možnost zavedení profilu V130 na stávajícím kolejovém roštu, s případnými úpravami GPK.

4.8 Nástupiště, železniční přejezdy

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 Ve stanici Malá Skála jsou dvě úrovněová nástupiště délky 175 m (u 1. SK) a 90 m (u 2. SK) se zpevněnou hranou.

4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 Nástupiště budou rekonstruována. U 1. SK bude navrženo vnější nástupiště, u 3. SK bude navrženo polostrovní jednostranné nástupiště, obě výšky 550 mm nad TK s bezbariérovými úpravami. Délka nástupišť vyplyne z projednání s objednateli (MD O190, KORID LK).

- 4.8.2.2 V mezistaničním úseku Malá Skála – Turnov se nachází zastávka Dolánky, která nebude stavbou dotčena.
- 4.8.2.3 Bude prověřeno rušení přejezdů podle směrnice SŽDC SM86, čl. 11 až 13 takto:
- V úseku s rekonstrukcí železničního spodku a svršku se nachází jeden přejezd P3089 v ev. km 117,112 pro pěší, zabezpečený jen výstražnými kříži. Tento přejezd bude ve smyslu čl. 11 odst. 1 bod b) prověřen ke zrušení při náhradě vhodnou komunikací (popř. s přestavbou některého mostního objektu a zrušení bude projednáno s obcí. V případě nemožnosti zrušení rekonstruován včetně ZKPP a odvodnění.
 - Ostatní přejezdy dotčené úpravami GPK nebo změnou zabezpečení budou podle potřeby rekonstruovány v rozsahu, který vyplývá z míry jejich dotčení. Ve smyslu čl. 11 odst. 1 bod c) přejezdy P3090 a P3092 (lze upravit podle dohody s OŘ Hradec Králové dle místní znalosti a doporučení) budou prověřeny ke zrušení, příp. náhradě a návrh projednán s vlastníkem komunikace a obcí.
 - Pro přejezdy, pro něž je v předchozích odřázkách požadováno prověření zrušení, bude obsah posouzení náhrad přejezdů doložen podle čl. 12 odst. 1. O zrušení rozhodne zadavatel podle kritérií uvedených v čl. 13.

4.9 Mosty, propustky, zdi

4.9.1 Popis stávajícího stavu

V předpokládaném rozsahu stavby (obvod ŽST Malá Skála a přilehlý mezistaniční úsek směr Turnov do km 119,552, resp. rozsah předpokládaného řešení železničního spodku) se nachází více než 10 mostních objektů (4 mosty, 6 propustků, zdi opěrné/zárubní). V úseku, kde bude uvažována možnost zavedení profilu V130 na stávajícím kolejovém roštu, s případnými úpravami GPK se nachází více než 15 mostních objektů (7 mostů, 8 propustků, zdi opěrné/zárubní).

4.9.1.1 Most v km 116,150

Železobetonový klenbový most o rozpětí 3,4 m. Most byl v roce 2006 sanován, proběhlo přespárování a částečné přezdění křídel. Most má porušenou rubovou izolaci, nedostatečný VMP, trhlinky v betonových částech a narušené spárování křídel a opěr.

4.9.1.2 Most v km 116,915

Železobetonový klenbový most o rozpětí 4,4 m. Most byl v roce 2006 sanován, proběhlo přespárování zdiva a nové izolace. Most bez zjevných závad.

4.9.1.3 Most v km 117,942

Železobetonový klenbový most o rozpětí 5,6 m. Most byl v roce 2007 sanován, prováděla se nová izolace. Nedostatečný VMP, trhliny v čelní zdi, příčné trhliny v patě klenby s průsaky.

4.9.1.4 Most v km 118,121

Nosná konstrukce K01 až K07 jsou ocelové trámové komorové svařované s třecími spoji, přímo pojžděné. Rozpětí nosných konstrukcí je 25,80 m. Rok výroby 1973.

Pilíře jsou z kamenného zdiva, pilíře P5 a P6 s železobetonovým úložným prahem. Pilíře jsou z roku 1859 opravovány v roce 1974.

Opěrky a úložné prahy opěr jsou železobetonové po opravě v roce 1974.

V rámci akce „Oprava mostu v km 118,121 v úseku Malá Skála – Turnov“ se předpokládá sanace pilířů a opěr, celková obnova PKO a oprava přímého upevnění železničního svršku.

4.9.2 Požadavky na nový stav

- 4.9.2.1 Na všech objektech v rozsahu úprav žel. spodku (ŽST Malá Skála vč. až km 119,552 bude stanovena zatížitelnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (č.j. 5 30135/2015-013) a prokázána v souladu se Směrnicí generálního ředitele SŽDC č. 30/2008 přechodnost traťové třídy C3. U stávajících objektů lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A“.
- 4.9.2.2 U všech mostních objektů bude zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu.
- 4.9.2.3 Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.
- 4.9.2.4 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1091-2/24 do 3. třídy trati.
- 4.9.2.5 Všechny opěrné a zárubní zdi budou uvedeny do stavu neohrožujícího bezpečnost a plynulost dopravy a údržby na trati.
- 4.9.2.6 V úseku, kde bude ověřena možnost zavedení profilu V130 na stávajícím kolejovém roštu, s případnými úpravami GPK (km 119,552 - 123,450) se nepředpokládá zásah do mostních objektů. Stávající objekty mostů a propustků budou respektovány. Při stavebních pracích nesmí dojít k narušení mostních objektů nebo ke stavebním zásahům, které by současný stav těchto objektů zhoršil.
- 4.9.2.7 V úvodu prací proběhne místní šetření za účasti Správce a Objednatele.

4.10 Železniční tunely

4.10.1 Popis stávajícího stavu

V předpokládaném rozsahu stavby (obvod ŽST Malá Skála a přilehlý mezistaniční úsek směr Turnov) se nachází 1 tunel.

4.10.1.1 Tunel v km 117,529

Jednokolejný železniční tunel délky 211 m.

Původní tunel z roku 1859 byl několikrát rekonstruován a upravován. Poslední zásadní oprava proběhla v roce 1960. Sanována byla celá tunelová trouba, po celé délce bylo provedeno odvodnění hadicovou metodou. Byla vystavěna tunelová stoka vpravo trati a levá byla doplněna. Pas č. 2 až část pásu č. 15 v délce 104,89 m a pásy č. 19-P2 v délce 64,06 m byly hloubkově přespárovány, zdivo vyspraveno, voda stažena do drenáží v lici starého zdiva a tunelová trouba byla opatřena vnitřním výztužným pláštěm z B-170, Pásy č.15 a 13 byly opatřeny torkretem.

Z hlediska statického je tunel bez podstatných závad, které by mohly mít vliv na stabilitu a únosnost ostění. Podstatný vliv na kvalitu zdiva ostění má průsak vody, takřka v celé ploše tunelové trouby. Při působení zmrazovacích cyklů dochází k povrchové degradaci zdiva. V zimních měsících dochází k tvorbě rampouchů, ledopádů a zalednění koleje.

Stavební stav tunelu je hodnocen stupněm 3.

4.10.2 Požadavky na nový stav

- 4.10.2.1 Předpokládá se odstranění veškerých závad tunelu, které mají vliv na bezpečnost a plynulost dopravy a údržby na trati.
- 4.10.2.2 Doložení dodržení průjezdného průřezu Z-GC.

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 a podobně, jejichž potřeba může být vyvolána v rámci projednávání ZP s dotčenými subjekty.

4.12 Pozemní stavební objekty

4.12.1 Popis stávajícího stavu

V ŽST Malá Skála se nacházejí 3 pozemní objekty ve správě SŽDC.

4.12.1.1 Strážní domek č.p. 50 (vjezdové zhlaví od Železného Brodu). V domku jsou umístěny 2 bytové jednotky obsazené nájemci. V roce 2010 byla na střechu umístěna nová krytina, v roce 2013 proběhla oprava kůlny pro nájemníky a v roce 2014 výměna oken u 1 bytové jednotky.

4.12.1.2 Domek RZZ (bývalé výh. st. 1 u přejezdu v km 115,378). V domku je umístěna technologie pro přejezd, v roce 2010 proběhla oprava střechy a fasády.

4.12.1.3 Budova osobního nádraží (výpravní budova, č.p. 67) je obsazena výpravčím, jsou zde obsazené 3 bytové jednotky. Budova má vyměněny všechny výplně otvorů za plastové. Budova je v celkově dobrém stavu, ale je nutné v dohledné době vyměnit střešní krytinu na budově i připojeném krytém nástupišti. V budově je funkční čekárna pro cestující. Budova je bez veřejných WC. V budově je umístěna technologie ČD-Telematiky.

4.12.2 Požadavky na nový stav

4.12.2.1 Pro umístění nové technologie (především SZZ) budou porovnány možnosti rekonstrukce prostor ve stávající výpravní budově a vybudování nového technologického objektu. Při umístění technologie do výpravní budovy musí být zajištěna její ochrana proti případným poruchám kapalných médií v objektu (nesmí být pod místnostmi s rozvody vody, odpadu apod.) a musí být dodrženy hygienické limity v obytných místnostech. O výsledném řešení rozhodne objednatel po projednání s dalšími složkami SŽDC po ověření technické reálnosti a nákladů obou variant.

4.12.2.2 Objekty kolidující se stavbou a drážní objekty, které by v budoucnosti mohly tvořit zdroj ohrožení dráhy, budou odstraněny.

4.12.2.3 Na vnějším nástupišti u 1. SK bude zřízen přístřešek.

4.12.2.4 Součástí stavby bude rovněž orientační systém.

4.12.2.5 Požadavky na výpravní budovu jsou popsány v materiálu dle 2.2.3 „Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“.

4.13 Životní prostředí

Tato kapitola bude zpracována v rozsahu kapitoly 8 ZP Přílohy č. 1 Směrnice MD č. V 2/2012 a seřazena následovně:

4.13.1.1 popis jednotlivých složek životního prostředí,

4.13.1.2 ochrana přírody: identifikace lokalit NATURA 2000, zvláště chráněných území, významných krajinných prvků, prvků územního systému ekologické stability apod. v řešené oblasti,

4.13.1.3 hluk: změny hlukového zatížení (v návaznosti na část Dopravní a provozní technologie),

- 4.13.1.4 odpady: specifikace odpadového hospodářství na základě posouzení místních poměrů, vyloučení SEZ ve spolupráci s místně příslušnými správci (pochůzkou, bez vzorkování),
- 4.13.1.5 upozorňujeme na přítomnost prvků ochrany přírody – CHKO Český ráj, DVL Průlom Jizery u Rakous, PR Dučiny u Rakous, Tis červený v Malé skále, Geopark Český ráj a dále vodohospodářsky chráněných a záplavových území CHOPAV Severočeská křída, záplavové území Q100 řeky Jizery.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1 Doprovodná dokumentace bude zpracována v rozsahu:
- technická zpráva;
 - dopravní technologie;
 - situace 1:10 000;
 - situace žel. stanice 1:1000;
 - půdorysy a pohledy výpravní budovy;
 - dopravné technologické schéma se zakreslením poloh všech proměnných návěstidel;
 - posouzení možných náhrad přejezdů v rozsahu podle SM 86.
- 5.1.2 Přílohová část ZP – Náklady budou stanovené dle Prováděcích pokynů ke Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni SP a ZP, schváleno březen 2019 s účinností od 1. 4. 2019 (dostupné z www.sfdi.cz). Tabulka propočtů bude součástí přílohy B.
- 5.1.3 Ekonomické hodnocení bude provedeno standardní metodou CBA dle „Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity projektů dopravní infrastruktury“ ze dne 15. 11. 2017.
- 5.1.4 V kapitole 10 ZP budou stanoveny měrné náklady investičních nákladů z tabulky propočtů v následující podobě:
- IN žel. svišek / rozvinutá délka kolejí
 - IN žel. spodek / rozvinutá délka kolejí
 - IN SZZ / počet výh. jednotek
 - IN 1// / délka úseku
 - IN PZZ / počet přejezdů
 - IN mosty / m²
 - IN poz. stavby / m³
 - IN nástupiště / délka nástupištních hran
 - IN tunely – individuální kalkulace rekonstrukce
- 5.1.5 Zpracování vstupů pro hodnocení ekonomické efektivity projektu bude zhotovitel řešit od začátku zpracování ZP a bude průběžně konzultováno s příslušnými složkami SŽDC, s. o.
- 5.1.6 V ZP bude uvedeno zařazení ŽST dle směrnice č. 122 „Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180“, současně uveďte informaci o frekvenci cestujících (počet cestujících využívajících vlak v železniční stanici).
- 5.1.7 V části textu ZP popisující rekonstrukci výpravních budov (dále jen „VB“) budou v případě nutnosti zásahu do budovy (na základě vyhodnocení současného stavu) 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 (nástupiště) nutné dorešit v rámci budovy zajištění jednotného orientačního a informačního systému (SM SŽDC 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 se správou nádražních budov),
- údaje o dimenzování prostor v rámci VB,
- u popisu stávajícího stavu souvislosti s „cestovním ruchem“ (ná vaznost 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 MHD v r. 2010,
- informace u kapacitě parkoviště pro auta a stání pro bicykly.

5.1.8 V ZP bude v kapitole „Požadavky na technické řešení“ podkapitola s názvem „Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)“ která bude obsahovat:

- základní technické řešení obsahující stručný výčet prvků ITS stručně popisující použitou technologii, místo realizace a zahrnující definovaná komunikační rozhraní,
- vazba projektu na nadřazené systémy ITS,
- stručný popis zajištění provozu včetně organizačních vazeb,
- zhodnocení, zda se jedná o novou výstavbu nebo o doplnění prvků ITS,
- využití infrastruktury nebo sdílení některých aplikací ITS,
- požadavky na přenosnou síť včetně uvedení základní specifikace její kapacity.

5.1.9 Navrhované řešení výpravní budovy bude uvažovat s rekonstrukcí stávající budovy. Bude obsahovat posouzení stávajících dispozic stávající výpravní budovy z hlediska provozné dispozičního, včetně identifikace jednotlivých prostor z hlediska požadavků jejich uživatelů. Výkresová dokumentace bude obsahovat všechny půdorysy s vyznačeným stávajícím a nově navrhovaným využitím, pohledy na všechny fasády objektu.

5.1.10 Bude zpracována finanční rozvaha, která zhodnotí další 2 alternativní varianty řešení výpravní budovy, a to 1) demolice a novostavba v minimálním rozsahu potřebném pro vyhovění legislativním požadavkům včetně požadavků na zajištění provozuschopnosti dráhy a 2) částečná demolice objektu do rozlohy nutné pro vyhovění legislativním požadavkům a požadavkům na zajištění provozuschopnosti dráhy.

5.1.11 S navrhovanou variantou výpravní budovy bude porovnán stav bez projektu, který zhodnotí budoucnost železniční stanice bez rekonstrukce, pouze s nutnou údržbou. Současně definuje nedostatky a vady zjištěné místním šetřením a od správce objektu, nesplňované podmínky pro provoz zařízení služeb typu železniční stanice v dané lokalitě a případné další nedostatky, které by bylo nutno odstranit údržbou k zajištění provozuschopného stavu objektu.

5.1.12 Součástí ZP bude také stručná prezentace ZP (shrnutí do 20 stran včetně grafiky) zdůrazňující potřebu a výhody realizace akce. Prezentace bude sloužit jako podklad pro tiskové zprávy a pro propagaci akce veřejnosti, municipalitě a investorovi.

5.1.13 V rámci investiční akce VB bude řešena navazující dopravní infrastruktura. Budou stanoveny kapacitní požadavky (PIR, KIR, PIR) a navrženo řešení, které je v aktuálních možnostech SŽDC (zejména z hlediska vlastnictví pozemků). Dále bude doložena aktivní spolupráce s městem v rámci řešení navazující infrastruktury a řešení přednádražního prostoru.

5.1.14 Návrh dispozičního řešení budovy bude předložen k vyjádření příslušné SOČ OŘ, toto vyjádření bude zařazeno do Dokladové části dokumentace.

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, IKP, VIP, ŽIP 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 distribuce dokumentace

Nerudova 1

779 00 Olomouc

kontaktní osoba: p. [REDAKCE]

www: www.tudc.cz nebo www.szdc.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“

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

Doložka číslo: 640011

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 89288be2-9e5b-4086-85d4-3d933bd56a5f

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Monika ŠÍMOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 24.03.2020 10:38:01



b6c67936-eb69-4d8d-9832-4c74b406c452