

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

**Dokumentace pro společné povolení
a Projektová dokumentace pro provádění
stavby a výkon autorského dozoru**

„Modernizace ŽST Rakovník“

Datum vydání: 30. 7. 2020

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1	Účel a rozsah předmětu díla.....	3
1.2	Umístění stavby.....	4
2.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....	4
2.1	Dokumentace.....	4
3.	KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI.....	5
4.	ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA.....	5
4.1	Všeobecně.....	5
4.2	Dopravní technologie.....	6
4.3	Zabezpečovací zařízení.....	6
4.4	Sdělovací zařízení.....	8
4.5	Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení.....	10
4.6	Železniční svršek a spodek.....	11
4.7	Nástupiště.....	12
4.8	Železniční přejezdy.....	13
4.9	Mosty, propustky, zdi.....	14
4.10	Ostatní objekty.....	15
4.11	Pozemní stavební objekty.....	15
4.12	Zásady organizace výstavby.....	16
4.13	Geodetická dokumentace.....	16
4.14	Životní prostředí.....	17
5.	VYKAZOVÁNÍ ODPADŮ.....	18
5.1	Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby.....	18
5.2	Ostatní přílohy vztahující se k odpadovému hospodářství.....	20
6.	SPECIFICKÉ POŽADAVKY.....	20
7.	SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY.....	21
8.	PŘÍLOHY.....	21

SEZNAM ZKRATEK

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

SŽ	Správa železnic, státní organizace
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
VZPK	Výstražné zařízení pro přechod kolejí
TRS	Traťový radiový systém
MK	Místní kabelizace
VMP	Volný mostní průřez
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
MRS	Místní rádiová síť
EZS	Elektronický zabezpečovací systém
EPS	Elektronický požární systém
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
VTO	Venkovní telefonní objekty
VB	Výpravní budova

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Účel a rozsah předmětu díla

1.1.1 Předmětem díla je zhotovení Dokumentace pro společné povolení a Projektové dokumentace pro provádění stavby „**Modernizace ŽST Rakovník**“. Cílem díla je zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní i osobní dopravy, zajištění bezbariérového přístupu do prostor určených pro cestující veřejnost, zlepšení podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy.

1.1.2 Rozsah díla „Modernizace ŽST Rakovník“ je:

1.1.2.1 Zhotovení **Dokumentace pro společné povolení** a to včetně zpracování **Projektové dokumentace pro provádění stavby**, která rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět Díla v takovém rozsahu, aby byla podkladem pro výběrové řízení na zhotovení stavby, včetně notifikace autorizovanou osobou, zajištění výkonu Autorského dozoru při zhotovení stavby a činností koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi a manuálu údržby.

1.1.2.2 **Zpracování a podání žádosti o vydání společného povolení** dle § 941 zákona č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, včetně všech vyžadovaných podkladů, jejichž výsledkem bude vydání společného povolení. Zhotovitel bude spolupracovat při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci.

1.1.2.3 Rozsah a členění dokumentace DUSP a PDPS:

- **Dokumentace ve stupni DUSP** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění (dále „vyhláška č. 499/2006 Sb.“), jako dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování této dokumentace požadavky příloh č. 1 a 2 Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění (dále „Směrnice GR č. 11/2006“) v nezbytném rozsahu.
- **Projektová dokumentace ve stupni PDPS** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění (dále „vyhláška 146/2008 Sb.“). Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, Zhotovitel použije pro zpracování této dokumentace přílohu č. 2 Směrnice GR č.11/2006 v nezbytném rozsahu.

1.1.2.4 Označení dokumentace, případně struktura objektové skladby, včetně grafické úpravy Popisového pole bude provedeno dle příloh „Manuál struktury a popisu dokumentace“ (viz Příloha 8.1.1) a „Vzory Popisového pole a Seznamu“ (viz Příloha 8.1.2). Zhotovitel dokumentace v Průvodní technické zprávě uvede pro změnu označení SO a PS převodní tabulku změny označení mezi stupně ZP a DUSP.

1.1.2.5 Nad rámec povinných příloh dle vyhlášky 146/2008 Sb. budou v Dokladové části projektové dokumentace doložené dle přílohy č. 2 směrnice GR č. 11/2006 části G, H a I a dle VTP/DSP+PDSP/13/20 části J a K.

1.1.2.6 Stanovení investičních nákladů bude zpracované dle platné Směrnice SŽDC č. 20 pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace SŽDC. Platné znění včetně formulářů souhrnného rozpočtu je zveřejněno na webových stránkách SŽ (<https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/stanoveni-nakladu-staveb>).

- 1.1.2.7 Dokumentace bude také splňovat rozsah dle vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 169/2016 Sb. o stanovení rozsahu dokumentace veřejné zakázky na stavební práce a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr, v platném znění, tzn. oceněný a neoceněný soupis prací (včetně všeobecného objektu SO 98-98).
- 1.1.2.8 Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, zajištění zpracování veškerých potřebných průzkumů (inženýrskogeologický, geotechnický, stavebně technický, korozní atd.) nezbytných k návrhu technického řešení.

1.2 Umístění stavby

- 1.2.1 Stavba „Modernizace ŽST Rakovník“ začíná v km 41,6 ve směru od Berouna a končí před koncem výhybky T1 v km 43,740. Délka řešeného úseku je 2,740 km. Železniční stanice Rakovník je důležitým dopravním uzlem západní části Středočeského kraje. Má významný vliv jak pro obsluhu této oblasti, tak v měřítku celostátním, v dopravě osob i v obsluze průmyslových podniků. V této stanici se kříží celostátní jednokolejná trať č. 120 Praha – Kladno – Rakovník a čtyři regionální jednokolejné trati č. 126 Most – Rakovník, č. 161 Rakovník – Bečov nad Teplou, č. 162 Rakovník – Mladotice a č. 174 Beroun – Rakovník. Všechny trati jsou neelektrifikovány.

Kraj: Středočeský

Okres: Rakovník

TUDU: 0761 16 Lašovice – Rakovník km 36,276 – km 41,881

TUDU: 0761 I1 žst. Rakovník km 41,881 – km 42,971

TUDU: 0171 06 RKZ Rakovník – Rakovník km 4,716 – km 8,707

TUDU: 0762 02 Rakovník – TOS Rakovník km 0,650 – km 1,406

TUDU: 0391 02 Rakovník – Rakona km 0,650 – km 1,265

Katastrální území: Rakovník (okres Rakovník); 739081

- 1.2.2 Jedná se o stavbu v obvodu železniční stanice Rakovník a v přilehlých traťových úsecích směr Lašovice (Beroun), Lužná u Rakovníka (Praha), Senomaty (Blatno), Chrástřany (Louny).

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní (směr Lužná u Rakovníka), regionální ostatní zaústěné trati
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6 F4 Rakovník – Beroun, Louny př. – Rakovník, Rakovník – Bečov n. T., Rakovník – Mladotice, P5 F3 Lužná u Rakovníka – Rakovník
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	341, 385, 191, 181, 183
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	520, 522, 528, 531
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	174, 120, 126, 161, 162
Číslo traťového a definičního úseku	0761 16 Lašovice – Rakovník km 36,276 – km 41,881 0761 I1 žst. Rakovník km 41,881 – km 42,971 0171 06 RKZ Rakovník – Rakovník km 4,716 – km 8,707 0762 02 Rakovník – TOS Rakovník km 0,650 – km 1 0391 02 Rakovník – Rakona km 0,650 – km 1,265
Traťová třída zatížení	C3
Maximální traťová rychlost	70km/h (směr od Rakovníka)
Trakční soustava	-----
Počet traťových kolejí	

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Dokumentace

- 2.1.1 Schválený záměr projektu „Modernizace ŽST Rakovník“, zpracovatel SAGASTA s.r.o.,

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizaci, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.
- 3.1.2 V prostoru staveniště a jeho okolí byly provedeny investiční a stavební akce. Některé z nich souvisí nebo předchází stavbu „Modernizace ŽST Rakovník“. Příprava stavby „Modernizace ŽST Rakovník“ využije jako podklad technické řešení nerealizované stavby „Rekonstrukce výhybek 24-32 v ŽST Rakovník“. Dále bude navazovat na realizované stavby v roce 2015 „Rekonstrukce mostu v km 42,785 trati Beroun – Rakovník“ a „Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku trati Praha – Kladno – Rakovník, v úseku Kladno (mimo) – Lužná – Rakovník (mimo), Varianta: Lužná (mimo) – Rakovník (mimo)“ (2016-2017) a „Rekonstrukce traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení v úseku Lužná u Rakovníka – Rakovník“ (2016)

4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Projektová dokumentace bude zpracována dle schváleného Záměru projektu.
- 4.1.2 Zhotovitel díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části z předchozího stupně dokumentace a související dokumentace a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.3 Při zpracování Díla se postupuje dle VTP pro DSP+PDPS kromě případů, kdy vyplývá z potřeby postupovat dle VTP pro ZP+DUR.
- 4.1.4 V článku 5.2 ve VTP/ZP+DUR/12/20 a VTP/DSP+PDPS/13/20 se v celém článku nahrazuje označení „Část I. Geodetická dokumentace“ na označení „Dokladová část - Geodetická dokumentace“, viz „Manuál struktury a popisu dokumentace“ (Příloha 8.1.1).
- 4.1.5 Pro přesnou identifikaci podzemních sítí, metalických a optických kabelů, kanalizace, vody a plynu budou použity **RFID markery**. Mohou se používat pouze markery, u kterých není nutné při ukládání dbát na jejich orientaci. V rámci jednotného značení v sítích SŽ je nutné zachovat standardní barevné značení, které doporučují výrobci.

Minimální požadavky na použití markerů jsou následující:

- a) **Silová zařízení a kabely** (včetně kabelů určených k napájení zabezpečovacích zařízení) – červený marker (169,8 kHz)
- trasy kabelů –(v případě požadavku umístění po cca 50 m); přípojky; zakopané spojky; křížení kabelů; servisní smyčky; paty instalačních trubek; ohyby, změny hloubky; poklopy; rozvodové smyčky.
- b) **Rozvody vody a jejich zařízení** - modrý marker (145,7 kHz)
- trasy potrubí; paty servisních sloupců; potrubí z PVC; všechny typy ventilů; křížení, rozdvojky; čistící výstupy; konce obalů.
- c) **Rozvody plynu a jejich zařízení** – žlutý marker (383,0 kHz)
- trasy potrubí; paty rozvodných sloupců; paty servisních sloupců; křížení, všechny typy ventilů; měřicí skříně; ukončovací armatury; hloubkové změny; překladové armatury; stlačená místa; armatury na regulaci tlaku; elektrotavné spojky; všechny typy armatur a spojů.
- d) **Sdělovací zařízení a kabely** – oranžový marker (101,4 kHz)
- trasy kabelů sdělovacích optických a HDPE –(v případě požadavku umístění po cca 50 m a na lomové body); uložení kabelových metalických spojek; anomálie na kabelové trase – v případě požadavku správce; kabelové rezervy

metalických, optických a kombinovaných (hybridních) kabelů; odbočné body z páteřních tras optických kabelů a HDPE; uložení spojek optických a kombinovaných (hybridních) kabelů (markery v zapisovatelném provedení).

e) **Zabezpečovací zařízení** – fialový marker (66,35 kHz)

- trasy kabelů zabezpečovacích, včetně kabelů optických a HDPE – doporučené umístění markeru po cca 50 m a na lomové body; uložení kabelových metalických spojek (markery v zapisovatelném provedení); anomálie na kabelové trase (např. změny hloubky, odbočné body) – v případě požadavku správce markery v zapisovatelném provedení; kabelové rezervy metalických, optických a kombinovaných (hybridních) kabelů (markery v zapisovatelném provedení); uložení spojek optických a kombinovaných (hybridních) kabelů (markery v zapisovatelném provedení).

f) **Odpadní voda** – zelený marker (121,6 kHz)

- ventily; všechny typy armatur; čistící výstupy; paty servisních sloupců; vedlejší vedení; značení tras nekovových objektů.

Označníky je nutno k uloženým kabelům, potrubím a podzemním zařízením pevně upevňovat (např. plastovou vázací páskou).

U sdělovacích a zabezpečovacích kabelů OŘ se bude informace o markerech zadávat do pasportu do volitelné položky 2 pod označením „RFID“. U složek, které nemají žádnou elektronickou databázi, se bude tato informace zadávat ve stejném znění do dokumentace.

Informace o použití markerů bude zaznamenána do DSPS

Do digitální dokumentace se budou zaznamenávat markery ve tvaru kolečka s velkým písmenem M uprostřed ve všech 6-ti vrstvách odpovídajících kategoriím podzemních vedení. Značka bude tvarově stejná pro všech 6 vrstev, rozlišení kategorie bude pouze barvou, která bude odpovídat barvě markeru.

- 4.1.6 Zhotovitel nebude zpracovávat 3D vizualizace a 3D zákresy vizualizací do fotografií dle kapitoly 4.7 Vizualizace a zákresy do fotek VTP/DSP+PDPS/13/20.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Součástí dokumentace bude zpracování dopravní technologie. Výhledový rozsah a organizace osobní a nákladní dopravy budou vycházet ze stávajícího stavu s potvrzením údajů ze strany objednatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí Správa železnic GR O6

4.3 Zabezpečovací zařízení

4.3.1 Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1 Žst. Rakovník je vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie se světelnými návěstidly a elektromotorickými přestavníky z roku 1963. Navazující odbočka Rakona je vybavena SZZ 3. kategorie reléového typu, ovládané z kolejové desky v DK Rakovník. V mezistaničním úseku Lužná u Rakovníka – Rakovník je telefonické dorozumívání. V rámci stavby Rekonstrukce traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení v úseku Lužná u Rakovníka - Rakovník je plánováno vybudování TZZ 3. kategorie, typu automatické hradlo.
- 4.3.1.2 V mezistaničním úseku Lašovice – Rakovník je telefonické dorozumívání.
- 4.3.1.3 Tratě Rakovník – Blatno u Jesenice a Rakovník – Mladotice jsou řízeny podle předpisu D3.
- 4.3.1.4 TZZ v úseku Chrástřany – Rakovník je 2. kategorie reléového typu se zabezpečením manipulačního místa na trati. V žst. Rakovník jsou PZS v km 0,769 a 1,186 na chráštřanském záhlaví, PZS v km 1,259 na odbočce Rakona. Do žst. Rakovník jsou dále přenášeny indikace PZS v km 3,900 traťového

úseku Rakovník – Chrástany. V úseku Rakovník – Jesenice jsou do žst. Rakovník přeneseny informace o stavu ovládacích úseků a jejich reset z PZS. V rámci stavby „Rekonstrukce traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení v úseku Lužná u Rakovníka – Rakovník“ je plánováno vybudování nových PZS v tomto úseku včetně zřízení indikací z těchto PZS do přílehlých dopraven.

4.3.2 Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1 Stávající zabezpečovací zařízení bude elektronické SZZ 3. kategorie, stavědlová ústředna, včetně zázemí pro údržbu zab. zařízení, bude umístěna v nové technologické budově. Dopravní kancelář zůstane ve stávajících prostorách, ovládací pracoviště JOP bude po dobu výstavby provizorně umístěno do v současné době volných místností. Po dobu výstavby se předpokládá využití stávajícího el. mech. zab. zař. a bude postupně upravováno v závislosti na postupu stavebních prací. Po výstavbě nového SZZ nebudou objekty St.1 a St. 2 pro zab. zařízení využívány. Zařízení bude navrženo dle schváleného záměru projektu.
- 4.3.2.2 Zabezpečovací zařízení jako celek musí umožnit přenos a zálohování stavových informací dle technické specifikace TS 2/2007-Z Diagnostika zabezpečovacích zařízení. a TS 4/2008-Z Diagnostika zabezpečovacích zařízení na tratích vybavených dálkovým ovládním zabezpečovacích zařízení.. Nově navržená zařízení a rekonstruovaná zařízení budou respektovat technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému, zejména TSI CCS. Součástí SZZ bude i funkcionality Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN) dle TS 2/2014-S,Z Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla, s navázáním do základního rádiového spojení.
- 4.3.2.3 V závislosti na schváleném kolejovém řešení se předpokládá výstavba zabezpečovacího zařízení centrálního přechodu na nástupiště.
- 4.3.2.4 Součástí SZZ jsou 4 přejezdy. Přejezdová zařízení budou nahrazena novými zařízeními. Všechna zařízení, budou osazena zařízeními pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Přejezdy P2230 a P1048 budou nově doplněny závorami. U přejezdu P1047 v km 0,769 se navrhuje umístění domku na stranu výstražníku D. U přejezdů P1048 v km 1,259 a P2230 v km bude nový společný reléový domek opět umístěn na místo stávajícího reléového domku. Napájení zařízení SZZ se předpokládá z rozvodu SŽ.
- 4.3.2.5 Kabelová trasa bude vedena v kabelových žlabcích min 80 cm pod terénem mimo průjezdný průřez, v oblastech propustků a mostů v kabelových žlabcích mimo profil kolejového lože, mimo roznášecí plochu kolejového roštu.

Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

- 4.3.2.6 V **TÚ Lužná u Rakovníka – Rakovník** bude zařízení zachováno, pouze bude upraveno v souvislosti s novým SZZ v žst. Rakovník.
- 4.3.2.7 V **TÚ Lašovice – Rakovník** bude nově vybudováno TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620, typu automatické hradlo s počítači náprav. Pro přenos informací bude využita nově pokládaná kabelizace. Bude provedena úprava SZZ Lašovice pro navázání nového TZZ. V Lašovicích bude doplněno seřadovací návěstidlo ve funkci označnicku a zapracovány vazby nového TZZ do stávajícího reléového SZZ 3. V traťovém úseku bude počítač náprav. Do TZZ bude zapracován i stávající uzamčený přejezd v km 40,714.
- 4.3.2.8 **TÚ Rakovník – Chrástany** - TZZ 2. kategorie v tomto úseku bude nahrazeno novým TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, typu automatické hradlo. Pro přenos informací bude využita nově pokládaná kabelizace (TK a OK). Bude provedena úprava SZZ Chrástany pro navázání nového TZZ. V Chrástanech bude doplněno seřadovací návěstidlo ve funkci označnicku, doplněn zhasčecí úsek

(počítač náprav) a zapracovány vazby nového TZZ do stávajícího reléového SZZ 2. kategorie typu TEST 13. V traťovém úseku bude počítač náprav. Do TZZ budou zapracovány i stávající přejezdy v km 3,900 a 7,204. V dalším stupni bude posouzeno sjednocení přenosu informací z přejezdů v tomto TÚ. V traťovém úseku do Chrástán jsou v současnosti dvě vlečky. Po projednání budoucího stavu vleček bylo dohodnuto, že vjezdové návěstidlo do Rakovníka bude vysunuto před odbočnou výhybku vlečky č.1215. Tím bude v traťovém úseku pouze jedna vlečka.

- 4.3.2.9 Na trati **Rakovník – Blatno u Jesenice** zůstane provoz řízen dle předpisu SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. Do nového SZZ budou zapracovány přenášené informace z úseku Rakovník – Jesenice. Bude ponecháno zjednodušené řízení dle předpisu SŽDC D3 a bude provedena vazba mezi výpravčím a dirigujícím dispečerem D3 prostřednictvím souhlasového tlačítka pro odjezdy na trať D3.
- 4.3.2.10 Na trati **Rakovník – Mladotice** zůstane provoz řízen dle předpisu SŽDC D3 a bude provedena vazba mezi výpravčím a dirigujícím dispečerem D3 prostřednictvím souhlasového tlačítka pro odjezdy na trať D3.

4.4 Sdělovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 žst. Rakovník je vybavena telefonním zapojovačem a rozhlasem pro cestující. Sdělovací zařízení je ve stanici členěno do čtyř telefonních okruhů (traťový, místní, přivolávací, účastnický). žst. Rakovník a přilehlé mezistaniční úseky Rakovník - Lužná u Rakovníka a Rakovník - Lašovice jsou pokryty signálem TRS.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 **Místní kabelizace (MK)** v žst. Rakovník - jedná se o položení místního optického kabelu k přejezdům P1047, P1048, P2330, dále o kabely k venkovním objektům VTO, ke kamerám CCTV ve stanici a kabely pro systémy IS, EPS+EZS a rozhlasu pro cestující. Výše uvedené trasy doplnit o napájecí kabely pro jednotlivé systémy. Sdělovací a napájecí kabeláž z hlediska nežádoucího elektromagnetického rušení prostorově oddělit. Nutno řešit dodávka skříně Rack pro ukončení optických a metalických kabelů v nové sdělovací místnosti. Ve skříně Rack umístit translátory pro ukončení metalických kabelů. Navrhnout vybudování technologického uzemnění s výstupem do sdělovací místnosti. Původní MK po přepojení na novou kabelizaci demontovat. Kabelovou trasu vézt v kabelových žlabech min 80 cm pod terénem, mimo průjezdný průřez tak, aby nebyla v kolizi s kolejovým ložem, u propustků a mostů uložit do kabelových žlabů mimo profil kolejového lože, mimo roznášecí plochu kolejového roštu.
- 4.4.2.2 **Žst. Rakovník, DK** - Pokládka nových metalických traťových kabelů v úsecích: žst. Rakovník - zast. Lašovice, trať Rakovník-Beroun a žst. Rakovník - zast. Lašovice, trať Rakovník-Louny. Traťové kabely včetně rezervních trubek ukončit plným profilem v místních prostorách pro sdělovací zařízení. Kabelovou trasu vézt v kabelových žlabech min 80 cm pod terénem, mimo průjezdný průřez tak, aby nebyla v kolizi s kolejovým ložem, u propustků a mostů uložit do kabelových žlabů mimo profil kolejového lože, mimo roznášecí plochu kolejového roštu.
- 4.4.2.3 **Telefonní zapojovač** - náhrada stávajícího analogového telefonního zapojovače (dále jen „TZ“) novým TZ, dále instalace náhradního telefonního zapojovače NTZ a dodávka skříně Rack. Ve skříně Rack budou umístěny základní prvky TZ (datový switch, převodníky). Ovládací terminál TZ bude umístěn v dopravní kanceláři, NTZ ve stole výpravčího. Pro záznam provozu TZ bude využito stávající zařízení.

- 4.4.2.4 Na TZ budou připojeny traťové okruhy VT, přivolávací okruhy VP, ostatní okruhy, telefonní ústředna a systémy rádiových zařízení TRS a MRS. Nově řešené rozhlasové zařízení bude na TZ napojeno IP protokolem přes datový switch. Napájení TZ bude řešeno v rámci stojanů Rack zálohovaným napětím 230V/AC, resp. 48V/DC
- 4.4.2.5 V rámci stavby se navrhuje nový systém EZS+EPS pro technologické místnosti v nově řešeném objektu (stavědlová ústředna, sdělovací místnost) a pro další technologické místnosti v žst, Rakovník (rozvodny silnoproudu, apod.).
- 4.4.2.6 V obvodu stanice dojde k rozmístění nových venkovních telefonních objektů, pro služební a nouzové spojení na železniční trati. Venkovní telefonní objekty budou umístěny u vybraných návěstidel, u přejezdů v obvodu stanice a u reléových domků. Napojení VTO na kabelový stojan Rack bude ve sdělovací místnosti. Napájení VTO bude řešeno dálkově. Stávající VTO v žst. Rakovník budou po přepojení na novou technologii demontovány.
- 4.4.2.7 Instalace nového IP rozhlasu pro cestující s umístěním ve stojanu Rack bude v nové sdělovací místnosti. Rozhlas pro cestující bude napojen na řídicí server IS. Pro pokrytí prostoru pro cestující rozhlasovým hlášením se navrhuje 3 větve, které pokryjí nová nástupiště, zastřešený peron u výpravní budovy a čekárnu pro cestující. Původní rozhlasové zařízení bude demontováno.
- 4.4.2.8 Informačního systém pro žst. Rakovník bude řešen v souladu se Směrnicí SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách a SŽDC č. 118 Grafický manuáljednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace. Je zde řešena náhrada stávajícího IS novým informačním zařízením, které bude rozšířeno v souladu s novým situováním nástupišť. V místnosti čekárny a na stěně výpravní budovy (VB) pod zastřešeným nástupištěm budou umístěny odjezdové tabule. Jedná se o jednostranné informační panely typu LCD s vestavěnými digitálními hodinami. Odjezdové panely budou vybaveny hlasovým výstupem pro nevidomé, ovládaným vysílačkou postiženého. V prostoru nástupišť I. a II. budou použity oboustranné nástupištní tabule s elektromagnetickými bistabilními prvky a vestavěným LED osvětlením. Dopravní kancelář bude vybavena kontrolním panelem IS. Stávající informační systém bude po zprovoznění nového systému demontován.
- 4.4.2.9 **Kamerový systém** - nově se navrhuje kamerový systém CCTV s použitím IP kamer. Pro napojení kamer se použije optických mikrokabelů vedených do sdělovací místnosti a vybavených převodníky opto/ethernet. Napojení kamer pro sledování jednotlivých železničních přejezdů bude řešeno optickými mikrokabely vybavenými převodníky opto/ethernet vždy do nejbližšího reléového domku. Napájení kamer v železniční stanici bude řešeno samostatnými okruhy 230V AC/6A s odbočkami k jednotlivým kamerám, pro každé nástupiště bude určen samostatný okruh napájení. Napájení kamer u železničních přejezdů se navrhuje okruhy 230V/6A, vedenými z reléových domků. Každá kamera bude vybavena přepětovou ochranou III. stupně.
- 4.4.2.10 **Orientační systém** - stávající orientační systém bude v rámci modernizace žst, Rakovník odstraněn a nahrazen novým. Návrh informačního systému pro žst. Rakovník bude řešen v souladu se Směrnicí SŽDC č. 118 včetně Grafického manuálu. žst, bude vybavena novými tabulemi s názvem stanice, umístěnými na fasádu VB a na nově řešená nástupiště. Na vjezdech do stanice, na východní a západní straně, budou umístěny tabule s názvem stanice, svírající úhel 45° s osou koleje. Ve stanici budou rozmístěny směrové orientační tabule. Samostatnými tabulemi budou označeny dopravní koleje a jednotlivé sektory. Barevnost tabulí, druh a velikost písma, piktogramy a jejich rozestupy se řídí Směrnicí SŽDC č. 118 a Grafickým manuálem. Pro usnadnění

orientace slabozrakých a nevidomých se navrhnou hmatné štítky a orientační hlasové majáčky (OHM).

- 4.4.2.11 Přeložka DK Rakovník-Lužná řeší nutné přeložky stávající kabelové trasy Rakovník-Lužná u R. v místech, kde trasa koliduje s rekonstrukcí žst, Rakovník. Jedná se o stávající souběh metalického kabelu, optického kabelu a rezervní trubky HDPE.

4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 V současné době je EOV v žst. Rakovník pouze implementováno na výměnách č. č.102, 103, 104, R1, R2 nacházející se na mladotickém zhlaví. Konfigurace (schéma) je přílohou této ZTP. Kdy počet vyhřívaných výhybek je 5ks. Celkový stávající příkon EOV je 20,5kW; systém stáv. EOV OFI; způsob ovládní stáv. EOV je řešen automaticky soustavou čidel automatiky nebo manuální z rozvaděče umístěného v dopravní kanceláři tj. ovládní přes staničního výpravčího; parametrizace (diagnostika na ED Praha Křenovka) je k dispozici; vyhřívané části jsou opornice, táhlo; do provozu spuštěno v roce 2002.
- 4.5.1.2 Stávající napájení je řešeno prostřednictvím zděné trafostanice 22/0,4kV o výkonu trafo 400kVA v provedení kobkové rozvodny. Předmětná trafostanice je stavebně i přívodově připravena na osazení druhého trafo o výkonu 400kVA. Hodnota hl. jističe 550A. Měřicí transformátor proudu 400/5 IVTZ. Primární napájení trafostanice je zajištěno kabely ČEZ 22kV ANKTOYPU z rozvodny ČEZ TS Lišany do kobky K5 a TS Čistírna do kobky č.6. Trafostanice umožňuje v případě výpadku napájení RZZ zások pomocí NZ. Náhradní napájení je určeno pro zařízení RZZ z mobilního NZ, který je umístěn v garáži vedle hl. sek. rozvaděče v objektu DKV. Přívod je do rozvaděče NN DKV v poli č.2.
- 4.5.1.3 Osvětlení je v současnosti řešeno pomocí trubkových stožárů typu JŽ 14 v počtu 72 kusů. Světelný zdroj je tvořen sodíkovou výbojkou 350 W a jednotkových případech 400 W. Napájení je zajištěno prostřednictvím několika RVO s hlavním napájením z rozvaděče R44 (ve VB) se společným měřením.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 **Dispečerská řídicí technika (DŘT)** – navrženo monitorování napájení s dálkovým přenosem na centrální pracoviště DŘT.
- 4.5.2.2 **Technologie transformačních stanic** - na základě revizní zprávy části VN bude provedena nutná rekonstrukce a doplnění technologie VN v prostorách rozvodny VN a transformátorů. V rozvodně NN bude nahrazen rozvaděč NN, který bude navržen pro připojení stávajících vývodů do rozvaděče v rozvodně Depu ČD a nových vývodů pro napájení žst. Rakovník a dalších vývodů pro stavební rozvaděč objektu trafostanice a dalších zařízení. Dále budou zataženy kabelové vývody vnějších kabelových tras a zapojeny do rozvaděče NN.

Elektrický ohřev výhybek

- 4.5.2.3 Vybrané výhybky se vybaví elektrickým ohřevem výhybek (EOV). Rozsah výhybek vybavených EOV je v počtu 25 kusů (1-12 a 18-30). Napájení EOV bude samostatně měřeno a bude realizováno z rekonstruované trafostanice TS 22/0,4 kV.
- 4.5.2.4 Elektrický ohřev výhybek je ve stanici v současnosti implementován jen na výměnách č. 102, 103, 104, R1 a R2 nacházející na mladotickém zhlaví. Počet vyhřívaných výhybek je 5 ks.
- 4.5.2.5 EOV bude primárně v automatickém režimu s možností ruční obsluhy. EOV bude možné ovládat dálkově a bude začleněn do dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS) v souladu se technickou specifikací TS

2/2008-ZSE Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. Třetí vydání.

Venkovní osvětlení

- 4.5.2.6 Bude proveden návrh nového venkovního osvětlení železničních prostor, nástupišť a přístupových komunikací pro cestující. Návrh osvětlení bude v souladu s normou ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015 a předpisu SŽDC E11 – Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC. Ovládání venkovního osvětlení musí být provozováno v režimu automatickém s možností manuální obsluhy. Osvětlení bude navrženo pro začlenění do DDTS v souladu se technickou specifikací TS 2/2008- ZSE.
- 4.5.2.7 Připojení celého systému venkovního osvětlení a EOV (včetně již diagnostikovaných výměn) do datové a telekomunikační sítě SŽ, to vše na integrační server CDP Praha. Zakoupení potřebných licencí (energetický klient) včetně parametrizací klientského přístupu na pracovišti údržby OŘ SEE a ED Křenovka v Praze musí být součástí objektu. Všechna napájecí zařízení budou splňovat podmínky TSI-ENE a Směrnice GR č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky.

4.6 Železniční svršek a spodek

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 V obvodu St1 se nachází 17ks stávajících výhybek. Počet kolejí je 10. V roce 2015 proběhla v obvodu St.1 investiční stavba „Rekonstrukce mostu v km 42,785“ jejíž součástí byl i stavební objekt SO 02 Rekonstrukce železničního svršku výhybek č.5, 6, 7, zároveň proběhla v údržbě správcem zařízení částečná regenerace ocelových součástí a svaření výhybek č.1,2,3,4,DKS,8,10,12,14,15.
- 4.6.1.2 V obvodu St2 se nachází 16ks stávajících výhybek. Počet kolejí je 12. V roce 2015 byla zpracována projektová dokumentace stavby „Rekonstrukce výhybek 24-32 v žst. Rakovník“, která nebyla realizována. Její technické řešení je možno využít jako podklad pro zpracování dokumentace.
- 4.6.1.3 Staniční dopravní koleje č.1, č.3, č.5 jsou z hlediska železničního svršku tvořeny kolejnicemi tvaru S49 na betonových pražcích SB5 z roku 1979. V letech 2005 a 2006 proběhla v rámci oprav Oprava železničního svršku staničních kolejí č.2, č.4, č.6, č.8 materiálem užitým.
- 4.6.1.4 Staniční manipulační koleje č.7,9,16,18 jsou z hlediska železničního svršku tvořeny převážně kolejnicemi tvaru „A,T“ na dřevěných pražcích z r.1965. V letech 2005, 2007, 2008 a 2014 proběhla v rámci oprav Oprava železničního svršku staničních kolejí č.10, č.9a, č.3a, č.12, č.14 materiálem novým i užitým (kolejnice tvaru S49, pražce betonové SB6, B91 S/2).
- 4.6.1.5 Staniční dopravní koleje č.1, č.3, č.5 jsou z hlediska železničního svršku tvořeny kolejnicemi tvaru S49 na betonových pražcích SB5 z roku 1979. V letech 2005 a 2006 proběhla v rámci oprav Oprava železničního svršku staničních kolejí č.2, č.4, č.6, č.8 materiálem užitým.
- 4.6.1.6 Traťová kolej km 0,650 – km 1,400 (Rakovník – Louny) je tvořena kolejnicemi tvaru „T“ na dřevěných pražcích SB3/4 z troku 1971. Traťová kolej km 0,650 – km 1,250 (Rakovník – Blatno) je tvořena kolejnicemi tvaru S49 na dřevěných pražcích SB5 z troku 1976.

4.6.2 Požadavky na nový stav

4.6.2.1 Rozsah rekonstrukce Žst. Rakovník:

TUDU: 0761 16 Lašovice – Rakovník km 36,276 – km 41,881

TUDU: 0761 I1 ŽST Rakovník km 41,881 – km 42,971

TUDU: 0171 06 RKZ Rakovník – Rakovník km 4,716 – km 8,707

TUDU: 0762 02 Rakovník – TOS Rakovník km 0,650 – km 1,406

TUDU: 0391 02 Rakovník – Rakona km 0,650 – km 1,265

- 4.6.2.2 **Rychlosti ve staničních kolejích** - v hlavních dopravních průjezdných kolejích je navržena rychlost 70km/h od Berouna a Lužné. Od Blatna a Loun je navržena stávající rychlost 50km/h. V předjízdných kolejích je navržena rychlost 50 km/h a v ostatních dopravních kolejích je navržena 50 a 40 km/h. Těmto rychlostním poměrům jsou uzpůsobeny i druhy výhybek a jejich vzájemná poloha na obou zhlavích.
- 4.6.2.3 **Směrové řešení** - nová poloha nástupišť s hranou 550m nad TK, dále pak poloha a osové vzdálenosti nově navržených dopravních kolejí, která je min. 4,75m. Užitečná délka dopravních kolejí je zachována dle požadavků dopravní technologie.
- 4.6.2.4 Rozložení výhybkového křížení původní dvojitě kolejové spojky na západním zhlaví výhybek 1, 2, 3, 4 do jednoduchých kolejových spojek, na rychlost v odbočné větvi 50km/h. Typ výhybek bude J49 1:11 300. Dále vymístit stávající výhybky 6 a 7 mimo mostní objekt nad ulicí Nádražní.
- 4.6.2.5 **Výhybkové rozvětvení a konfigurace obou zhlaví:** Zachovat plnohodnotný dopravní program, umožňující jízdu vlaků ze všech traťových kolejí na všechny dopravní koleje. Nově navržené výhybky jsou jednoduché, typu J49 na betonových pražcích. V západním zhlaví jsou všechny výhybky navrženy v základním tvaru, mimo výhybky č. 23, která je oblouková. Na východním zhlaví došlo k přepracování výhybkového rozvětvení. Došlo k eliminaci nepoužívaných, kusých kolejí liché skupiny, zrekonstruovat a prodloužit kusou kolej u St. 2, pro odstavování části nákladního vlaku pro relace do vlečky Rakona. Všechny výhybky navržené jako nové, jsou navrženy na betonových pražcích.
- 4.6.2.6 **Výškové řešení** vzhledem ke konfiguraci kolejiště předpokládáme stávající výšky nivelet jednotlivých kolejí, maximálně pak dojde ke sjednocení nivelety kolejí v celém kolejišti.
- 4.6.2.7 **Žst. Rakovník, železniční spodek** – dojde ke kompletní rekonstrukci sítě trativodů a kanalizace v celé stanici, resp. v kolejích, které procházejí kompletní rekonstrukcí železničního svršku a spodku. Vzhledem k tomu, že se neprováděly žádné průzkumy, je zapotřebí je provést v dalším stupni dokumentace v rozsahu, který by bezpečně určoval homogenitu sanace železničního spodku. Pro hlavní a předjízdné koleje se počítá s konstrukcí železničního spodku typu 6b. Stejně tak se stejným typem sanace železničního spodku pod všemi výhybkami, v plném rozsahu obou zhlaví. Pro ostatní dopravní koleje se počítá s konstrukcí železničního spodku typu 2c, s úklonem zemní pláně ve sklonu 5% směrem k trativodu.
- 4.6.2.8 **Žst. Rakovník, výstroj trati** - podél celého řešeného úseku budou umístěny nové předepsané návěstní značky – rychlostníky, předvěstníky, sklonovníky a staničníky. Přednostně bude výstroj trati montována na podpěry TV.

4.7 Nástupiště

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 Na stanici jsou v současné době úrovně, jednostranná, sypaná nástupiště u kolejí 5, 3, 1, 2, 4. U kolejí 5, 3, 1, 2 jsou nástupiště rozdělena třemi úrovněmi přechody pro cestující. Dochází tak k dělení hran nástupišť na úseky 74m, 25m, 27m, 61m. U kolejí 4 je jedna hrana délky 199 m.. Přístup je řešen úrovněmi přechody od výpravní budovy. Výška nástupišť nad temenem kolejnice je 200 mm.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 **Žst. Rakovník, nástupiště** navržený počet nástupních hran je 8 (kterého je dosaženo rozdělením staničních kolejí u nástupních hran na dva sektory pomocí cestových návěstidel – východní a západní sektor).
- 4.7.2.2 Z hlediska délky nástupních hran byl ze strany MDČR (objednatel dálkové osobní dopravy) pro linku R24 vznesen požadavek na alespoň jednu nástupní hranu o délce 150 m. Pro soupravu historického parního vlaku je dále potřeba cca 250 m dlouhé nástupní hrany (součet přes západní i východní sektor). Ostatní nástupní hrany jsou navrženy pro soupravy o délce 90 m, resp. 120 m ve východním sektoru a 90 m, resp. 50 m v západním sektoru (pro výhledově očekávatelné soupravy, včetně rezervy pro provozní potřeby dopravců).
- 4.7.2.3 Navrženy následující délky nástupištních hran:
- I. nástupiště** o celkové stavební délce 290 m má následující nástupištní hrany O STAVEBNÍ DÉLCE:
- u koleje 3a o délce 143 m,
 - u koleje 1a o délce 176 m,
 - u koleje 1b o délce 114 m;
- CELKOVÁ DÉLKA NÁSTUPIŠTNÍCH HRAN, I. NÁSTUPIŠTĚ JE 433M
- II. nástupiště** o celkové stavební délce 261 m má nástupištní hrany O STAVEBNÍ DÉLCE:
- u koleje 2a o délce 114 m,
 - u koleje 2b o délce 74 m,
 - u koleje 4b o délce 73 m,
 - u koleje 6a o délce 155 m,
 - u koleje 6b o délce 105 m.
- CELKOVÁ DÉLKA NÁSTUPIŠTNÍCH HRAN, II. NÁSTUPIŠTĚ JE 521M
- CELKOVÁ STAVEBNÍ DÉLKA NÁSTUPIŠTNÍCH HRAN JE 954M**
- 4.7.2.4 Nástupištní hrana nových nástupišť a vzdálenost bude provedena dle platných předpisů. Přístup na nástupiště bude pomocí úrovnového centrálního přechodu zabezpečeným VZPK.

4.8 Železniční přejezdy

4.8.1 Popis stávajícího stavu

4.8.1.1 Přejezd v km 0,769 ; Rakovník – Louny

Přejezd je situován v TK č.1 TU Rakovník – Louny a v TK č.1 TU Rakovník – Blatno u Jesenice. Současný stav přejezdové konstrukce dvojkolejného železničního přejezdu je nevyhovující, vyskytují se výtluky a deformace v povrchu obrusné živičné vrstvy, vydroluje se živice v oblasti pojížděných a žlábkových kolejnic. Odvodnění podloží je nefunkční. Úseky před přejezdem a za přejezdem jsou podmáčené, vlevo od přejezdu je dešťová voda z komunikace svedena do odvodňovacího žlabu. Kolejové lože je zde znečištěné, pražce jsou popraskané, upevnění kolejového roštu je oslabené, vykazují sníženou drážebnost ovlivňující rozchod koleje a GPK.

4.8.1.2 Přejezd v km 1,181 ; Rakovník Louny

Přejezd je situován v koleji č.1 v traťovém úseku Rakovník – Louny. Současný stav kolejové konstrukce jednokolejného železničního přejezdu je nevyhovující, živičná konstrukce je deformována a popraskaná zejména

v oblasti pojížděných a žlábkových kolejnic. Odvodnění je nevyhovující, navazující úseky koleje na přejezd jsou podmaččené včetně podloží přejezdu, odvodňovací žlab ve směru staničení je v dobrém stavu. Kolejové lože je znečištěné, upevnění kolejového roštu je oslabené a vykazuje sníženou družebnost ovlivňující rozchod koleje a GPK, žlábkové kolejnice nejsou dostatečně dlouhé.

4.8.2 Požadavky na nový stav

4.8.2.1 Všechny přejezdy níže uvedené zůstávají a neruší se. Dojde k rekonstrukci povrchů přejezdů, jejich odvodnění a zabezpečení spolu s kamerovými systémy.

4.8.2.2 Přejezd pro pěší, Žst. Rakovník, nástupiště

Pro přístup na nově vybudovaná nástupiště, bude sloužit nový úrovňový přechod pro cestující. Bude zabezpečen VZPK. Bude se jednat o pryžovou konstrukci a pryžovou závěrnou zídou.

4.8.2.3 Přejezd pro pěší, Žst. Rakovník, přístup do depa

Pro přístup pracovníků do depa bude v km 41,885 sloužit služební přechod, vyhrazený pouze personálu depa. Konstrukce bude pryžová a s pryžovou závěrnou zídou.

4.8.2.4 Přejezd v km 0,769; Rakovník – Louny

Dojde k zřízení nového odvodnění pražcového podloží, zřízení nové zesílené konstrukce železničního spodku, zřízení nové konstrukce železničního svršku, zřízení nové přejezdové konstrukce z pryžových panelů, zřízení nové konstrukce komunikace v přilehlých úsecích. Komunikace bude odvodněna do nových prahových vpustí, které budou zaústěny do drážního systému trativodů.

4.8.2.5 Přejezd v km 1,181 ; Rakovník - Louny

Dojde k zřízení nového odvodnění pražcového podloží, zřízení nové zesílené konstrukce železničního spodku, zřízení nové konstrukce železničního svršku, zřízení nové přejezdové konstrukce z pryžových panelů, zřízení nové konstrukce komunikace v přilehlých úsecích. Komunikace bude odvodněna do nových prahových vpustí, které budou zaústěny do drážního systému trativodů.

4.9 Mosty, propustky, zdi

4.9.1 Popis stávajícího stavu

Propustky - V území stavby se nachází tři propustky:

4.9.1.1 **V km 41,694 TU 0761** Beroun – Rakovník: Klenbový propustek, od doby jeho vzniku nebyla provedena zásadnější oprava.

4.9.1.2 **V km 41,993 TU 0761:** proběhla rekognoskace terénu. Propustek nebyl nalezen a místní pamětníci jej označují jako rámový, kamenný, obdélníkového průřezu. Vtok nenalezen, výtok nepřístupný kvůli oplocenému pozemku. Hloubka pod TK je cca 3-3,5 m, dle pamětníků.

4.9.1.3 **V km 42,130 TU 0761.** proběhla rekognoskace terénu. Dle ZTP jsou vtok krytý šachtou, ale ta nebyla nalezena. Výtok nalezen, nachází se pod tělesem v násypu, cca 3,5 m pod TK.

Propustky od doby svého vzniku nedoznaly výraznějších změn. Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu.

4.9.1.4 **Most ev. km 42,785** byl rekonstruován v roce 2015. Most je v dobré kondici, záměr projektu neuvažuje s jeho úpravami. Byl zjištěn VMP 3,0, což je vyhovující pro plánovanou realizaci výměny kolejového svršku a úpravu GPK.

- 4.9.1.5 **Zdi** - Mezi kolejištěm dopravních kolejí a kolejištěm pro depo, se nachází terénní nerovnost. Tato má, v případě dešťů, za následek splavování jemných částic materiálu terénu na matiční kolej na berounském, sudém zhlaví.

4.9.2 Požadavky na nový stav

4.9.2.1 Propustek ev. Km 41.694, rekonstrukce

Nová konstrukce propustku bude z prefabrikovaných skruží světlosti DN 800 mm, s patkou a skoseným čelem na výtoku. Výtok bude obetonován a obložen kamenem.

- 4.9.2.2 **Propustek km 41,993 TU 0761 a propustek km 42,130 TU 0761** tyto propustky rušíme. Jednak by bylo ekonomicky neefektivní je rekonstruovat, a vzhledem k hloubce stropu pod TK nebudou mít vliv na rekonstrukci Žst.

- 4.9.2.3 **Zdi** - Mezi kolejištěm dopravních kolejí a kolejištěm pro depo, navrhujeme vybudovat opěrnou obkladní zeď. Nutno konstruovat tak, aby byl dodržen VMP 3,0 m. Prostor zde je jak na straně koleje do depa, tak na straně matiční koleje.

4.10 Ostatní objekty

- 4.10.1 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.
- 4.10.2 **Boční rampa** je podél manipulační koleje č. 7 (vpravo). Jedná se o letitou a zvětralou konstrukci vykazující závady v poloze hrany rampy, v konstrukci boční nosné zídky, v povrchu zpevněné plochy rampy.
- 4.10.3 **Čelní rampa** je součástí boční rampy. Čelní rampou je ukončena manipulační kolej č.9a, podél koleje vede nakládková i vykládková zpevněná plocha stanice.
- 4.10.4 **Inženýrské sítě** - na základě navrženého technického řešení bude prověřena nutnost přeložek stávajících inženýrských sítí.
- 4.10.5 **Komunikace a plochy** - jedná se o příjezdovou komunikaci do obvodu stanice z druhé strany, o zpevněné plochy. Komunikace slouží pro silniční dopravu zaměstnanců dráhy, plocha pro nakládku a vykládku, pohyb zaměstnanců posunu. Komunikace a plocha je letité makadamové konstrukce, povrch z drtí. Pozemní komunikace vykazuje deformace v povrchu, výtluky a výmoly, je podmáčena bez odvodnění.
- 4.10.6 **Kabelovody, kolektory** - veškerá stávající kabelizace ve správě SSZT je vedena v kopaných kabelových trasách. Zastaralá vedení budou nahrazena novým materiálem. V místech s pevnými povrchy (např. nástupiště, přejezdy) a v místech příčných přechodů kolejí se předpokládá umístění kabelizace do ochranných trubek nebo kabelovodů. Návrh ochranných trubek a kabelovodů je nutné koordinovat s dalšími kabelovými vedeními (např. EOv, osvětlení). Mimo kabelovody budou kabely umístěny v kopaných kabelových trasách s dostatečným krytím jak z hlediska mechanické ochrany, tak z hlediska jejich ochrany před krádežemi. Obdobně vstupy do kabelovodů musí být konstruovány se zvýšenou mechanickou odolností z důvodu ochrany před krádeží

4.11 Pozemní stavební objekty

4.11.1 Popis stávajícího stavu

- 4.11.1.1 Výpravní budova železniční stanice Rakovník je dvoupodlažní a podsklepený zděný objekt se sedlovými střechami. Opticky je budova rozdělena do tří celků. Před třemi roky byla provedena rekonstrukce střechy objektu, byla realizována částečná výměna oken a došlo i na opravu veřejných toalet. V rámci prací byla též realizována sanace a odvlhčení zdiva v části budovy u pozemní komunikace včetně boků objektu. Jde o budovu kategorie C v celkovém pořadí na 122 místě, která není součástí TEN-T, nejedná se

o kulturní památku. Aktuální stavebně technický stav VB: stavební opotřebení budovy bylo dle analýzy nádražních budov stanoveno na 37,94%, což podle koncepce znamená horní hranici zhoršujícího se stavu. V návaznosti na opravu zmíněnou v tomto ZP, je toto důvod, proč tento ZP VB dále neřeší.

4.11.2 Požadavky na nový stav

- 4.11.2.1 **Nový technologický objekt** - bude vystavěn na místě stávající útulny vedle výpravní budovy, cca 20 m na západ.
- 4.11.2.2 **Rekonstrukce stavební části trafostanice** - rekonstrukce střešní krytiny, omítek, výplní otvorů, výmalba a provedení stavební přípravy pro novou kabelovou trasu. Posoudit statiku zakládání stavby. Navrhnout novou elektroinstalaci, dále bude navržen systém ochrany před bleskem a systém uzemnění pro svody a uzemnění objektu. V rozvodnách NN a VN budou zřízeny obvodové ekvipotenciální sběrnice, na které budou uzemněny rozvaděče a další vodivé konstrukce.
- 4.11.2.3 **Úpravy ve VB** - přístupové cesty k VB dle schváleného ZP, bezbarierové, stejně tak i bezbariérový přístup do VB a na nástupiště, vč. WC. Orientační systém i ve VB.
- 4.11.2.4 Dle schváleného ZP řešit umístění a organizace stání P+R, K+R, B+R. Předběžný počet parkovacích míst P+R je min. 20, + 1 místo pro vyhrazené stání dle vyhlášky 398/2009 Sb. Tento počet odpovídá Tab. 3 a 4, pokynu GŘ SŽ PO-11/20202-GŘ. Po projednání s městem bude možné navýšit počet na větší množství. Stejně je stanoven i počet K+R v počtu min. 3 místa. Napojení na veřejnou hromadnou dopravu bude provedeno pomocí provázaného informačního systému s autobusovým nádražím.

4.12 Zásady organizace výstavby

- 4.12.1 V rámci zpracování DUSP a PDPS bude vypracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).

4.13 Geodetická dokumentace

- 4.13.1 Objednatel prostřednictvím SŽG Praha dodá dostupné geodetické a mapové podklady do hranice dráhy. Tyto geodetické a mapové podklady budou splňovat TKP staveb státních drah v souladu s přílohou č. 2 Směrnice GŘ SŽDC Č.11/2006 části I. 6 Geodetické a mapové podklady.
- 4.13.2 Geodetická dokumentace bude zpracována podle VTP/DSP+PDPS/13/20, bod 5. Požadavky na zpracování geodetické dokumentace.
- 4.13.3 Dokumentace zhotovitelem doplněných geodetických a mapových podkladů bude objednateli předána nejen jako úplné geodetické a mapové podklady (VTP/DSP+PDPS/13/20, bod 5.2.1., část I.6 Geodetické a mapové podklady, první odstavec) ale i v samostatném vyhotovení.
- 4.13.4 Zhotovitel se zavazuje k vyhotovení majetkoprávní části v rozsahu podle VTP/DSP+PDPS/13/20, bod 5.2.1, část I.2 Majetkoprávní část, podklady a aktuální stav UMVŽST bude součástí Geodetických a mapových podkladů I.6, které dodá Objednatel.
- 4.13.5 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, 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.

4.14 Životní prostředí

- 4.14.1 Zhotovitelem bude orgán ochrany přírody požádán o odůvodněné stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.
- 4.14.2 Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i Zhotovitel požádá příslušný úřad o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Ihned po obdržení bude stanovisko i vyjádření předáno Objednateli.
- 4.14.3 Na základě stanoviska podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. a vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb. bude případně zpracováno oznámení v rozsahu dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.
- 4.14.1 Položka „Oznámení“ bude samostatně oceněna. V případě, že příslušný úřad vydá vyjádření, že předmětný záměr nepodléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., nebude Oznámení zpracováno (méně práce). Celková cena díla bude v takovémto případě o částku na zpracování Oznámení snížena.
- 4.14.2 Zpracované Oznámení (před tiskem) Zhotovitel zašle prostřednictvím elektronické pošty k připomínkám specialistovi životního prostředí Objednatele, a to minimálně 14 dní před plánovaným odevzdáním.
- 4.14.3 Část Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí bude členěna následovně
- **Biologický průzkum** (botanika, zoologie) – pouze pro části stavby s větším objemem zemních prací a nově zřizované staveništní komunikace situované ve volné krajině (s výjimkou kabelových tras a prací v intravilánu města na pozemcích dráhy) a v případě zásahů do vodních toků. Biologický průzkum (v jarním a letním aspektu) bude proveden s důrazem na výskyt kriticky ohrožených a silně ohrožených živočichů, a to v rozsahu zasaženého území a na základě požadavku dotčeného správního úřadu.
 - **Dendrologický průzkum** - důraz bude kladen na zdravotní stav dřevin v pádové vzdálenosti v OPD. Kapitola bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny / zapojený porost káceny (s nebo bez povolení ke kácení). V případě kácení, které bude pouze v malém rozsahu a bude ho zajišťovat v rámci provozuschopnosti dráhy příslušné OŘ, je nutné do dokladové části doložit dohodu s příslušným OŘ. V opačném případě je nutno uvést, že dohoda s příslušným OŘ nebyla možná.
 - **Odpadové hospodářství** - důraz bude kladen na průzkum kontaminace rekonstruovaného svršku a spodku a přebytečných výkopových zemin pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace štěrkového lože. O vzorkování bude s předstihem informován specialista životního prostředí Objednatele. Součástí bude rovněž zákres možných lokalit s deponiemi a mezideponiemi materiálu ze stavby. Náklady v rámci odpadového hospodářství budou vyspecifikovány dle kapitoly 5. Vykazování odpadů.
 - **Zemědělská, lesní příloha**
 - **Ochrana vod** - vliv na povrchové a podzemní vody ve fázi realizace stavby a provozu trati
 - **Hluková studie a hodnocení vibrací** - bude zpracováno posouzení hluku ze stavební činnosti. Relevantnost zpracování posouzení hluku z provozu dráhy bude ověřena na základě konzultace s místně příslušnou hygienickou stanicí.
 - **Rozptylová studie** – na účelem posouzení vlivu vyjmenovaného zdroje, např. recyklační linky o projektovaném výkonu větším než 25m³/den, relevantnost zpracování studie bude ověřena na základě konzultace s místně příslušným správním úřadem.
 - **Vliv na přírodu a krajinu** (ochrana přírody, krajinný ráz, NATURA 2000, VKP, ÚSES)
 - **Havarijní a povodňový plán** – dojde k vyhotovení havarijního plánu, který bude v další fázi (PDPS), po konzultaci s místně příslušným vodoprávním úřadem,

aktualizován. S příslušným vodoprávním úřadem bude konzultována nutnost zpracování povodňového plánu.

4.14.4 Upozorňujeme, že v úseku Lašovice - Rakovník trať tvoří hranici CHKO Křivoklátsko a z části se nachází na jejím území. Traťové úseky Rakovník – Senomaty a Rakovník – Chrástany částečně prochází ochrannými pásmy vodního zdroje „Rakovník skup. vodovod Rakovník-Senec-Lubná vrty, studny“. Výše uvedené traťové úseky dále na některých místech kříží záplavové území Rakovnického potoka.

4.14.5 Jednotlivé průzkumy a studie budou vloženy do dokladové části dokumentace.

5. VYKAZOVÁNÍ ODPADŮ

5.1 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby

5.1.1 **Zhotovitel Projektové dokumentace v Soutěžích prací uvede jednotlivé položky odpadů dle kategorií, které budou následně souhrnně vyčísleny za celou stavbu v SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy v rozřídění do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů, kde budou tyto souhrnné položky sloužit k ocenění v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS. Podrobný postup je uveden v následujících bodech.**

5.1.2 **Ustanovení Směrnice SŽDC č. 20 pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty, Článek 3.9 ruší a nahrazuje následujícím zněním uvedeným v kapitole 5.1.3.**

5.1.3 Úpravy položkových rozpočtů

- a) v soupisech prací jednotlivých SO/PS bude pro účely evidence vždy uvedena **R-položka „Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“**. Položka bude zahrnovat veškeré poplatky provozovateli skládky dle typu a kategorie odpadů a dopravu z místa stavby na skládku,
- b) pro činnosti, které by mohly být původci odpadů (např. výkopové práce) budou volené položky, jejichž součástí není uvedená doprava. V technické specifikaci položky bude uvedeno, že se jedná o položku bez dopravy,
- c) doprava pro opětovné využití vyzískaného materiálu (např. výkopové práce pro další využití na stavbě, do zemníků apod.) bude kalkulovaná samostatnou položkou pro vodorovnou a svislou dopravu, přemístění, přeložení, manipulace do vzdálenosti odpovídající potřebám manipulace. V doplňujícím popisu položky bude uvedeno, že materiál z položky není určen na skládku,
- d) u položek soupisu prací jednotlivých SO/PS **„Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“** bude v popisu položky jako doplňující název uvedeno „Evidenční položka“ a v označení „Varianta“ bude nastavena hodnota 901, v případě duplicitní položky v jednom dílu bud označení varianty provedeno vzestupnou řadou celých čísel od hodnoty 901 (tzn. 901 až 999),
- e) měrné jednotky uvedené v jednotlivých soupisech prací musí být vždy shodné s měrnými jednotkami uvedenými v přehledu odpadů a v objektu Likvidace odpadů. V případě nesouladu je toto pokládáno a vadu díla.
- f) Kalkulace položky „Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“ v přípravě bude provedena jako součet položek:
 - poplatek na skládku dle kategorie odpadu a množství, a to dle aktuálního ceníku vybrané skládky v přípravě,
 - ceny za t/km dle množství odpadu a vzdálenosti předpokládané skládky, přičemž vzdálenost může být specifikována v rozsahu pásmové dopravy.

5.1.4 Způsob vytvoření položek likvidace odpadů včetně dopravy

5.1.4.1 Pro soupisy prací budou vytvořené „R-položky“ pro likvidaci odpadů s dopravou, a to následovně:

5.1.4.2 Označení položky:

R015XXX [AŽ] R015XXX – LIKVIADACE ODPADŮ [TYP ODPADU] VČETNĚ DOPRAVY

Hodnoty XXX budou odpovídat poslednímu trojčíslí daného typu odpadu cenové soustavy OTSKP, která zahrnuje pouze náklady na poplatky za likvidaci odpadů.

Příklad:

Původní položka OTSKP bez dopravy:

015112 - POPLATKY ZA LIKVIDACÍ ODPADŮ NEKONTAMINOVANÝCH –
17 05 04 VYTĚŽENÉ ZEMINY A HORNINY - II. TŘÍDA TĚŽITELNOSTI

Nová R položka s dopravou:

R015112 - POPLATKY ZA LIKVIDACE ODPADŮ NEKONTAMINOVANÝCH –
17 05 04 VYTĚŽENÉ ZEMINY A HORNINY - II. TŘÍDA TĚŽITELNOSTI
VČETNĚ DOPRAVY *)

5.1.4.3 Technická specifikace položky

1. Položka obsahuje:

- veškeré poplatky provozovateli skládky, recyklační linky nebo jiného zařízení na zpracování nebo likvidaci odpadů související s převzetím, uložením, zpracováním nebo likvidací odpadu,
- náklady spojené s dopravou odpadu z místa stavby na místo převzetí provozovatelem skládky, recyklační linky nebo jiného zařízení na zpracování nebo likvidaci odpadů,
- náklady spojené s vyložením a manipulací s materiálem v místě skládky.

2. Položka neobsahuje:

- náklady spojené s naložením a manipulací s materiálem. **)

3. Způsob měření:

- [měrná jednotka – nejčastěji Tuna] určující množství odpadu vytříděného v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o nakládání s odpady, v platném znění

Poznámka:

*) U nebezpečných odpadů musí být v doplňujícím popisu položky uvedeno upřesnění nebezpečných vlastností v rozsahu a typu koncentrace nebezpečných látek.

**) Text se uvede v případech kdy náklady spojené s naložením a manipulací s materiálem jsou součástí položky dopravy nebo položky zahrnující činnost, která je zdrojem odpadu (např. výkopové práce)

5.1.5 SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy

5.1.5.1 součástí objektu SO-90-90 bude souhrn všech odpadů stavby, který bude zahrnovat veškerý odpad z celé stavby v roztřídění do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS,

5.1.5.2 zhotovitel v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby ocení celkové množství daného typu/kategorie odpadu, které je součástí Všeobecného objektu,

5.1.5.3 pro účely kontroly fakturace zůstávají položky odpadů s množstvím v jednotlivých SO a PS. Tyto položky nejsou zhotovitelem v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby oceňovány.

5.1.6 Souhrnný rozpočet

- 5.1.6.1 pro vykazování nákladů stavby (rozpočty jednotlivých SO/PS) zařazených do souhrnného rozpočtu budou odpady vykazované jako náklady, které jsou součástí těchto SO/PS,
- 5.1.6.2 pro stanovení předpokládané hodnoty veřejné zakázky se nebude vyčleňovat hodnota SO 90-90 samostatně. Do předpokládané hodnoty veřejné zakázky jsou náklady za odpady započítané v rámci základních rozpočtových nákladů jednotlivých SO a PS.

5.2 Ostatní přílohy vztahující se k odpadovému hospodářství

5.2.1 Část B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana – část odpadové hospodářství bude mimo jiné obsahovat:

- a) souhrn dokumentů a odkaz na příslušnou část dokumentace, kde se nachází informace, které byly podkladem pro stanovení rozsahu a zařídění do jednotlivých kategorií odpadů,
 - b) lokalizace přesných míst odběru vzorků, z jejichž výsledků bylo prováděné zařídění odpadů do jednotlivých kategorií odpadů. V rámci lokalizace odběru vzorků bude zvýšená pozornost věnována oblastem s předpokladem výskytu nebezpečných odpadů, jako např. jsou oblast výhybek, odstavů a obvodů stanic,
 - c) přehled všech odpadů uvedených v jednotlivých SO a PS dle zařazení do jednotlivých kategorií odpadů,
 - d) souhrn odpadů za celou stavbu, dle zařídění do kategorií odpadů. Souhrn bude podkladem pro vytvoření položek samostatného objektu odpadů SO 90-90, který bude podkladem pro ocenění zhotovitelem v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby,
 - e) popis rozsahu prováděných chemických analýz a výsledky chemických analýz a jejich vyhodnocení,
 - f) množství vyzískaného materiálu a možnosti jejího využití nebo odstranění,
 - g) podmínky pro využití vyzískaného materiálu, tzv. „kritická cesta“, která jednoznačně stanoví, za jakých podmínek lze opětovně využít množství vyzískaného materiálu (např. dodržení konkrétních milníků harmonogramu stavby apod.),
 - h) v závěru textové části, dále pak v souhrnné technické zprávě a technických zprávách jednotlivých SO/PS bude vždy uvedeno, že poloha, umístění a vzdálenost v dokumentaci případně uvedených skládek pro likvidaci odpadů slouží pouze pro účely stavebního řízení. Umístění skládek není podkladem pro výběrové řízení na zhotovitele stavby.
- 5.2.2 Průzkumné práce, které jsou prováděné, mimo jiné za účelem kategorizace materiálu pro odpadové hospodářství musí být provedené tak aby bylo možné dostatečně zařídít materiál určený jako odpad a dostatečně zařídít materiál určený k recyklaci. Průzkumné práce budou provedené v podrobnosti, která je dostatečná pro jednoznačné stanovení rozsahu nebezpečných vlastností odpadů, tj. tak aby bylo možné odpady správně analyzovat, vyhodnotit a posoudit podle koncentrace nebezpečných látek v odpadech, dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů v platném znění. Za zařídění odpadů nese odpovědnost Zhotovitel. V případě neprovedení všech zkoušek, které je nutné provést pro správné zařídění odpadů, případně nerespektování výsledků zkoušek při vykazování v rámci soupis prací, je toto pokládáno za vadu díla. Postup pro zařazení do kategorie odpadů je součástí vyhlášky č. 93/2016 Sb. o Katalogu odpadů a ostatní legislativy Ministerstva životního prostředí.

6. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 6.1.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:
- Minimalizace výluk jen pro nutné průzkumné práce
 - Přednostně budou využívány výlukové časy sjednané pro činnost příslušného OŘ

- 6.1.2 Pokud stavba bude situována na pozemky ČD, bude přednostně respektována hranice UMVŽST (tzn. na pozemky, které budou převedeny do SŽ). Součástí dokumentace bude situace se zákresem SO a PS v katastrální mapě s barevným rozlišením pozemků ve správě SŽ, pozemků ČD určených k převodu do správy SŽ, pozemků ČD a ostatních pozemků.

7. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 7.1.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 7.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým dokumentům a vnitřním předpisům na svých webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“ (<https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitрни-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy>)

Pokud je dokument nebo vnitřní předpis veřejně dostupný je umožněno jeho stažení. Ostatní dokumenty a vnitřní předpisy jsou poskytovány v souladu s právními předpisy na základě podané žádosti na níže uvedených kontaktech:

**Správa železnic, státní organizace
Centrum telematiky a diagnostiky
Oddělení dokumentace a distribuce tiskových materiálů**

Jeremenkova 103/23
779 00 Olomouc

nebo e-mail: typdok@tudc.cz

kontaktní osoba: _____
Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

8. PŘÍLOHY

- 8.1.1 Manuál struktury a popisu dokumentace
- 8.1.2 Vzory Popisového pole a Seznamu

Zpracoval:

Dne 30. 7. 2020

Schválil: 31-07-2020

Dne 31-07-2020

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

Doložka číslo: 1273806

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 27a2f52e-8996-410a-b453-2c6b9bdf5d3

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Darja ZAJÍCOVÁ)

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

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 16.12.2020 12:42:03



dd44554e-4c91-4e1a-aff7-9ba10006b9a1