

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

**Dokumentace pro územní řízení,
Projektová dokumentace pro stavební
povolení a Projektová dokumentace pro
provádění stavby a výkon autorského
dozoru**

**„Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní
nádraží“**

Datum vydání:

10. 12. 2020

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1 Účel a rozsah předmětu díla.....	3
1.2 Umístění stavby.....	4
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....	5
2.1 Dokumentace.....	5
2.2 Související dokumentace.....	5
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI.....	5
4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA	6
4.1 Všeobecně.....	6
4.2 Dopravní technologie.....	6
4.3 Organizace výstavby.....	6
4.4 Zabezpečovací zařízení.....	7
4.5 Sdělovací zařízení.....	8
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení.....	9
4.7 Železniční svršek a spodek.....	12
4.8 Nástupiště.....	12
4.9 Železniční přejezdy.....	12
4.10 Mosty, propustky.....	13
4.11 Pozemní stavební objekty.....	14
4.12 Ostatní objekty.....	14
4.13 Životní prostředí.....	14
5. VYKAZOVÁNÍ ODPADŮ.....	15
5.1 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby (ve fázi PDPS).....	15
5.2 Ostatní přílohy vztahující se k odpadovému hospodářství.....	17
6. SPECIFICKÉ POŽADAVKY.....	18
6.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla.....	18
6.2 Etapizace.....	18
7. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	18
8. PŘÍLOHY.....	19

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve VTP. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

SŽ	Správa železnic, státní organizace
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SP	Studie proveditelnosti
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovač

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Účel a rozsah předmětu díla

1.1.1 Předmětem díla je zhotovení **Dokumentace pro územní řízení, Projektové dokumentace pro stavební povolení a Projektové dokumentace pro provádění stavby „Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží“**. Cílem díla je komplexní rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží, kde dojde k zásadní změně konfigurace kolejiště, směřující ke zlepšení kvalitativních parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky dopravních kolejí a jejich dostatečného počtu (délka staničních kolejí pro nákladní vlaky 780 – 800 m). Bude vybudováno nové sdělovací a zabezpečovací zařízení s přípravou na zavedení DOZ, ETCS a dalších technologií, proběhne rekonstrukce trakčního vedení a příprava na konverzi napájecí soustavy na střídavou trakci 25 kV. Součástí stavby je rovněž sanace a rekonstrukce železničního spodku, svršku, mostních objektů, pro zajištění prostorové průchodnosti UIC GC a třídy zatížení D4.

1.1.2 Rozsahem díla „Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží“ je:

1.1.2.1 Zhotovení **Dokumentace pro územní řízení**, která specifikuje předmět zakázky v takovém rozsahu, aby ji bylo možno projednat v územním řízení, získat územní rozhodnutí a na jejím základě bylo možno zpracovat další projektový stupeň.

1.1.2.2 Zajištění všech potřebných průzkumů (inženýrskogeologický, stavebně technický, pyrotechnický, korozní atd.) nezbytných k návrhu technického řešení.

1.1.2.3 Zpracování Oznámení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů stavby na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon EIA). Závěry z posouzení vlivu stavby na životní prostředí budou zpracovány do DUR. Podrobněji v kap. 4.13.

1.1.2.4 **Zpracování a podání žádosti dle § 84 – 90 Územní řízení** zákona č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, jehož výsledkem bude vydání územního rozhodnutí (případně závazného stanoviska podle § 96b) a spolupráce při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci.

1.1.2.5 Zhotovení **Projektové dokumentace pro stavební povolení a Projektové dokumentace pro provádění stavby**, která bude 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.

1.1.2.6 Zhotovení **Bezpečnostního projektu**, který bude zpracován pro danou bezpečnostní kategorii objektů a prostor.

1.1.2.7 **Zpracování a podání žádosti dle §108 – 114 Stavební řízení** zákona č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, jehož výsledkem bude vydání stavebního povolení a spolupráce při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci.

1.1.2.8 Rozsah a členění dokumentace DUR, DSP a PDPS:

- **Dokumentace ve stupni DUR** bude respektovat požadavky na rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dráhy dle přílohy č. 3 vyhlášky č. 499/2006 Sb. v platném znění, přičemž nad rámec požadavků vyhlášky bude tato dokumentace obsahovat všechny části definované přílohou č. 1 Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních dráhách celostátních a regionálních, v platném znění (dále „Směrnice GR č. 11/2006“).

- **Dokumentace ve stupni DSP** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 3 vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění (dále „vyhláška 146/2008 Sb.“) jako projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování této dokumentace přílohu č. 2 Směrnice GŘ č. 11/2006, v nezbytném rozsahu.
 - **Dokumentace ve stupni PDPS** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb., v platném znění. Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, Zhotovitel použije pro zpracování této dokumentace přílohu č. 2 Směrnice GŘ č.11/2006.
- 1.1.2.9 Označení dokumentace, struktura objektové skladby, včetně grafické úpravy Popisového pole bude provedeno dle příloh „Manuál struktury a popisu dokumentace“ (viz Příloha 9.1.1) a „Vzory Popisového pole a Seznamu“ (viz Příloha 9.1.2).
- 1.1.2.10 Nad rámec povinných příloh dle vyhlášky 146/2008 Sb. budou v Dokladové části dokumentace doložené dle přílohy č. 2 směrnice GŘ č. 11/2006 části G, H a I a dle VTP/DOKUMENTACE/02/21 části Dokumentace pro registr subsystému a pro posouzení shody.
- 1.1.2.11 Stanovení investičních nákladů 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>).
- 1.1.2.12 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).
- 1.1.2.13 Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, případně doplnění geodetických a mapových podkladů nad rámec poskytnutých Objednatелеm, nezbytných k návrhu technického řešení.

1.2 Umístění stavby

1.2.1 Stavba bude probíhat v žst. Děčín východ dolní nádraží.

Kraj: Ústecký
 Okres: Děčín
 Kategorie dráhy: celostátní dráha
 TUDU: 1001M1
 Katastrální území: Děčín, Děčín – Staré Město
 Správce infrastruktury: Správa železnic, státní organizace
 Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
 Začátek stavby: km 455,216
 Konec stavby: km 457,725

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	Ústí n. L.-Střekov – Děčín východ P5/F1 Děčín východ dol. n.- Děčín-Prostř. Žleb -/F1 Děčín hl. n. – Děčín východ dol. n. P5/F3
Součást sítě TEN-T	Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ ANO Děčín východ dol. n.- Děčín-Prostř. Žleb ANO Děčín hl. n. – Děčín východ dol. n. NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	Ústí n. L.-Střekov – Děčín východ 44100 Děčín východ dol. n.- Děčín-Prostř. Žleb 42200

Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	Děčín hl. n. – Děčín východ dol. n. 42300 Ústí n. L.-Střekov – Děčín východ 503B Děčín východ dol. n.- Děčín-Prostř. Žleb 544B Děčín hl. n. – Děčín východ dol. n. 544A
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	Ústí n. L.-Střekov – Děčín východ 073 Děčín východ dol. n.- Děčín-Prostř. Žleb ne Děčín hl. n. – Děčín východ dol. n. 073 a 081
Číslo traťového a definičního úseku	Děčín východ dol. n. 1001M1,MA,MB,MC,MD, MF,MG Děčín východ hor.n. 0861 B1,BA,BB,BC,BD, Boletice – Děčín východ 1001 32 Děčín východ – Děčín-Prostř. Žleb 1001 26 Děčín východ dol. n. – Děčín-Loubí 1006 02
Traťová třída zatížení	Ústí n. L.-Střekov – Děčín východ D4 Děčín východ dol. n.- Děčín-Prostř. Žleb D4 Děčín hl. n. – Děčín východ dol. n. D4
Maximální traťová rychlost	Do 70 km/h
Trakční soustava	Stejnoseměrná trakční soustava 3 kV
Počet traťových kolejí	Boletice – Děčín východ dolní nádraží 2, ostatní trati 1

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Dokumentace

- 2.1.1 Záměr projektu „Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží“, zpracovatel SUDOP EU a.s., datum 05/2020, včetně schvalovací doložky MD č.j. 36/2020-910-IZD/6 ze dne 11.5.2020.
- 2.1.2 Aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“, zpracovatel SUDOP Praha a.s., neschválena, r. 2020.

2.2 Související dokumentace

- 2.2.1 Geodetické a mapové podklady pro projektování poskytne Objednatel prostřednictvím Správy železniční geodézie, regionální pracoviště Ústí nad Labem (SŽG), vybranému Zhotoviteli po podepsání SOD. Případné doplnění geodetických a mapových podkladů nad rámec poskytnutých Objednatel si zajistí Zhotovitel v rámci zpracování projektové dokumentace.

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 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
- Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo), investor SŽ, zpracována DUR (SUDOP Praha + SUDOP EU) rok 2020;
 - Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) – Děčín-Prostřední Žleb (mimo) investor SŽ, zpracována DSP (SUDOP Praha + SUDOP EU) rok 2020, předpoklad realizace 2022 – 2023;
 - Průmyslová zóna Děčín východ (zadána Studie) – viz schválený Záměr projektu, Příloha M „Doklady“ části M 09 - 11;
 - „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt.“, investor SŽ, zpracovává se ZP, předpoklad realizace 2023-2026.

4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 V dokumentaci nebudou navržena řešení vyžadující výjimku z norem a předpisů. Bude-li v dokumentaci stavby mimořádně navrhováno technické řešení s využitím výjimek z technických norem ČSN nebo řešení odchylné od ustanovení TNŽ a předpisů SŽ, zajistí tyto výjimky nebo souhlas s odchylným řešením Zhotovitel. Případné navrhované výjimečné nebo odchylné řešení bude předem projednáno na pracovních poradách za účasti Objednatele a všech dotčených složek SŽ. Výjimky a souhlasy budou doloženy v dokladové části.
- 4.1.2 V dokumentaci budou respektovány majetkoprávní poměry mezi SŽ a ČD, jakož i mezi dalšími dotčenými vlastníky. Členění dokumentace neboli objektová skladba bude navržena podle tohoto kritéria tak, aby se každý PS či SO týkal pouze jednoho vlastníka, a to stávajícího nebo budoucího.
- 4.1.3 Podle aktuálních předpokladů bude stavba spolufinancována z prostředků EU, dosud není rozhodnuto z jakého programu. Součástí zakázky je zpracování žádosti o spolufinancování, bude upřesněno v průběhu prací na Dokumentaci.
- 4.1.4 **Dokumentace pro územní řízení** bude zpracována dle schváleného Záměru projektu stavby „Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží“, zpracovatel SUDOP EU a.s., 05/2020.

4.2 Dopravní technologie

4.2.1 Stávající dopravní technologie

- 4.2.1.1 ŽST Děčín východ, obvod dolní nádraží leží v km 456,872 celostátní dráhy Děčín východ dolní n. – Děčín-Prostřední Žleb. Trať je v přílehlém mezistaničním úseku jednokolejná. Tato trať navazuje na boletickém zhlaví na celostátní dráhu Ústí n.L.-Střekov – Děčín hlavní nádraží, která je v přílehlém mezistaničním úseku Boletice n.L. – Děčín východ dvoukolejná a směr Děčín východ, obvod horní nádraží jednokolejná.
- 4.2.1.2 Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.
- 4.2.1.3 Zábrzdňá vzdálenost je v úseku Děčín východ – Děčín-Prostřední Žleb 400 m. Největší dovolená rychlost je v úseku Děčín východ – Děčín-Prostřední Žleb 50 km/h. Zábrzdňá vzdálenost je v úseku Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ 700 m. Největší dovolená rychlost je v úseku Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ 100 km/h.
- 4.2.1.4 Normativ délky nákladních vlaků činí na trati Děčín východ – Děčín-Prostřední Žleb 650 m, v úseku Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ 600 m.
V ŽST Děčín východ dolní nádraží není provozována pravidelná osobní doprava.
- 4.2.2 Výhledový rozsah dopravy bude v rámci DÚR aktualizován.

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 V rámci zpracování DUR bude vypracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.3.2 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.3.3 V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí / ZZ:
- a) délka trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u denních nebo nočních výluk zastavující provoz);

- b) vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky/ návěstidlem / kilometricky);
- c) činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízd vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích; při všech změnách stavu je nutno přesně specifikovat rozsah funkčnosti ZZ);
- d) stručný rozsah prací;
- e) počet vlaků, které je třeba odklonit nebo odřeknout;
- f) přístup mechanizace na staveniště;
- g) předpokládaný rozsah NAD;

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu - podrobnosti v ZP, část „E – Současný stav“

4.4.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

- SZZ 2. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektromechanické SZZ (St. 1) a TEST – C (St. 3).
- Stanice má řídicí stavědlo č. 1 a závislé stavědlo č. 3.
- Děčín východ horní nádraží - staniční zabezpečovací zařízení typu RZZ – DRS uvedené do provozu v 07 /2019;

4.4.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

- TZZ Děčín východ – Děčín Prostřední Žleb
- TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2630 typu AH z roku 1992.
- TZZ Boletice n.L. – Děčín východ
- TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2630 typu AH-83 z roku 2000.
- TZZ mezi ŽST Děčín východ horní nádraží - ŽST Benešov nad Ploučnicí je automatické hradlo typu AH88A uvedené do provozu v roce 2011.
- TZZ mezi ŽST Děčín východ horní nádraží - ŽST Děčín hlavní nádraží je rovněž automatické hradlo typu AH88A uvedené do provozu v roce 2002.

4.4.1.3 Přejezdová zabezpečovací zařízení

- **PZS km 455,405 „B“ (P2996)** je typu AŽD 71, kategorie PZS 3SNI dle ČSN 34 2650 z roku 1999.
- **PZS km 457,100 (P2997)** je typu AŽD 71, kategorie PZS 1ZNI dle ČSN 34 2650 z roku 1991.
- **PZS km 457, 841 (P2998)** je typu PZZ-K, kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 z roku 2012.

4.4.2 Požadavky na nový stav

4.4.2.1 Na nově navržené kolejiště bude navrženo řešení kompletního příslušného zabezpečovacího zařízení včetně přípravy pro nasazení systému ETCS L2 ve vazbě na probíhající přípravu stavby „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt.“.

4.4.2.2 Nutno uvažovat i s přípravou a detailním posouzením automatického vstupu pro ETCS ze směru ŽST Děčín východ – horní nádraží včetně stanovení využitelnosti nebo náhrady stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení RZZ AŽD71 s nadstavbou Remote.

4.4.2.3 V případě nemožnosti využít v ŽST Děčín východ – horní nádraží stávající staniční zabezpečovací zařízení, bude součástí řešené stavby i návrh nového kompletního příslušného zabezpečovacího zařízení včetně návrhu přípravy pro

nasazení systému ETCS L2 na celý obvod ŽST Děčín východ – dolní a horní nádraží.

- 4.4.2.4 Vlastní nasazení systému ETCS L2 bude součástí stavby „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)“ v rámci které dojde ke kontinuálnímu pokrytí systému ETCS L2 z dopravní Pro střední Žleb do ŽST Ústí nad Labem-Střekov.
- 4.4.2.5 Pro zjišťování volnosti kolejových úseků budou navrženy počítače náprav, vyhovující TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238-3, které budou rozmístěny optimalizovaně ve vazbě na zpracovanou dopravní technologii.
- 4.4.2.6 Nově navrhovaná zabezpečovací zařízení budou navržena pro dálkové ovládání z CDP Praha a PPV Děčín. Zřízení PPV Děčín východ včetně ovládání bude součástí předmětné stavby. Výstavba dispečerského sálu CDP Praha a přepojení dálkového ovládání bude řešeno v rámci stavby „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)“.
- 4.4.2.7 Součástí dokumentace bude řešení problematiky napájení nových zabezpečovacích zařízení a jejich úvazek.
- 4.4.2.8 Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů i napojení na stávající/nové úseky bude nutné vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné a dočasné stavy zabezpečovacích zařízení.
- 4.4.2.9 Veškerá kabelizace bude navržena v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE včetně posouzení ostatních inženýrských sítí z hlediska vlivu uvažované střídavé trakční soustavy 25 kV.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu – podrobnosti v ZP, část „E – Současný stav“

- 4.5.1.1 V současné době se nachází v ŽST Děčín východ místní i dálková kabelová síť. V traťovém úseku Ústí n/L Střekov – Děčín východ provozován přenosový systém SDH o kapacitě STM-4. Přenosový systém SDH slouží v dnešní době také pro propojení rádiových bodů sítě GSM-R.
- 4.5.1.2 V rámci stavby „GSM-R Kolín-Všetaty-Děčín“ byla v ŽST Děčín východ dolní nádraží provedena výměna telefonního zapojovače (dále jen „TZ“). Nový TZ včetně dotykového terminálu je TOP je výrobce DCom je v IP provedení a je umístěn na stavědle 1.
- 4.5.1.3 V současné době je ve stavbu dotčeném traťovém úseku digitální rádiový systém GSM-R. V ŽST Děčín východ dolní nádraží je situována BTS GSM-R. GSM-R je ovládán pomocí terminálu s dotykovou obrazovkou (TOP).

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 Bude navržena místní optická a metalická kabelizace k jednotlivým prvkům umístěným v kolejišti, rozvaděčům EOVS a osvětlení, traťový kabel 15XN0,8 a tři HDPE trubky - 1x HDPE pro zafouknutí dálkového optického kabelu (DOK) o kapacitě 72 vláken, 1x HDPE pro zafouknutí traťového optického kabelu (TOK) o kapacitě 48 vláken a 1x HDPE jako rezerva. Metalické kabely budou navrženy v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. traťový kabel a místní kabely musí být navrženy s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE. Bude navržena ochrana a případně přeložka stávajících inženýrských sítí.
- 4.5.2.2 Součástí stavby bude přepojení stávajícího telekomunikačního provozu na nové optické kabely a přenosové zařízení.
- 4.5.2.3 Vyvedení stávajícího dálkového optického kabelu bude upraveno v souladu s SŽ „Základní technické specifikace dálkových optických kabelů (DOK)

a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“ č.j. 27150/2017-SŽDC-O14 ze dne 27.6.2017.

- 4.5.2.4 Technologické prostory budou chráněny poplachových zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS) s čtečkou karet služebních průkazů, ochrana technologických prostor proti požáru bude zajištěna ASHS, EPS popř. opticko-kouřovými detektory zapojenými do PZTS v závislosti na zpracovaném PBR. Navržený systém PZTS musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE v platném znění.
- 4.5.2.5 V jednotlivých železničních stanicích bude navrženo vnitřní sdělovací zařízení.
- 4.5.2.6 Nahrávání hlasové komunikace a kamerového systému bude začleněno do Kontrolně analytického centra řízení dopravy a zároveň musí umožnit začlenění do připravovaného „Jednotného záznamového prostředí ŽDC“.
- 4.5.2.7 Bude navržena rekonstrukce vizuálního informačního systému v souladu se Směrnicí č.118 a rozhlasového zařízení. Tabule informačního systému budou navrženy v provedení LED grafických displejů (plně barevné LED segmenty) s roztečí bodů maximálně 2,9 mm. Rozhlasové zařízení bude navrženo v IP provedení s hlášením dle jízdy vlaku, musí umožnit kontrolu provedeného hlášení a poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. Třetí vydání, v platném znění.
- 4.5.2.8 Pro sledování hran nástupiště, podchodu a příp. nástupních prostor výtahů bude navržen kamerový systém v souladu s pokynem O14 č.j. 18453/2018—SŽDC-O14 s kompresním algoritmem H.265. Navržený kamerový systém musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky technologických systémů dle TS 2/2008-ZSE v platném znění.
- 4.5.2.9 V případě, že budou navrženy výtahy, musí být jejich řídicí část připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 - ZSE v platném znění, jejich komunikační část připojena do železniční služební telefonní sítě a kamera v kabině výtahu připojena do kamerového systému.
- 4.5.2.10 Bude navržen systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS) dle TS 2/2008-ZSE v platném znění včetně přenosového zařízení IP/MPLS. Diagnostické informace všech sdělovací zařízení a ostatních technologií (např. EOVS, osvětlení a další) budou zapojeny do DDTS.
- 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).
- 4.5.2.12 Veškerá nově navrhovaná sdělovací zařízení budou navržena pro dálkové ovládání z CDP Praha z dispečerského sálu řízené oblasti Kolín – Lysá nad Labem – Děčín včetně vybavení dispečerského sálu.
- 4.5.2.13 Bude posouzeno případné doplnění BTS pro rádiové pokrytí signálem GSM-R nezbytné části tratí, u nichž bude zajištěno vydávání oprávnění k jízdě systémem ETCS do oblasti ETCS L2 ještě před vstupní hranicí oblasti ETCS L2 případné úpravy sítě GSM-R, pokud by z provedených ERTMS/GSM-R QoS testů vyplynulo, že síť GSM-R je třeba upravit.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu – Podrobnosti v ZP, část „E – Současný stav“

- 4.6.1.1 ŽST Děčín východ je elektrizována trakční proudovou soustavou 3 kV, DC. Silnoproudé napájení železničních stanic Děčín východ dolní nádraží a Děčín východ horní nádraží je ze samostatných trafostanic vn/nn. Základní napájení

zabezpečovacího zařízení je provedeno rozvodem 6kV ze staniční trafostanice STS 6 kV/50 Hz, záložní napájení je z distribuční drážního rozvodu. Osvětlení venkovních železničních prostranství je provedeno osvětlovacími věžemi OV 20m, ocelovými stožáry JŽ a perónními stožárky. V železniční stanici není instalován ohřev výhybek.

4.6.2 Požadavky na nový stav

4.6.2.1 Trakční vedení a ukolejnění

- (a) Návrh nového trakčního vedení bude v celém úseku Ústí nad Labem Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo) nadále sledovat stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC, v izolační hladině zohledňující výhledový přechod na střídavou trakční soustavu 25 kV, AC. Z tohoto důvodu bude navrženy izolátory a odpojovače, které budou vyhovovat i na tento výhledový stav. Potřebě přepnutí na hladinu napětí 25 kV, AC bude odpovídat i příslušný návrh izolačních vzdáleností.
- (b) V úseku Děčín východ – Prostřední Žleb a Polepy – Litoměřice d. n. dojde ke zřízení nových (provizorních - dočasných) stykových míst trakčních proudových soustav 3kV,DC/ 25kV,AC.
- (c) V závislosti na provedených stavebních úpravách kolejí a vodivých konstrukcí budou navrženy příslušné úpravy stávajícího ukolejnění (demontáže, montáže a provizorní úpravy).

4.6.2.2 Dálkové ovládání odpojovačů

Dle rozsahu návrhu úprav trakčního vedení bude navržena úprava a doplnění DOÚO včetně jeho začlenění do systému DŘT.

4.6.2.3 Elektrický ohřev výhybek

Dopravní technologií stanovené výhybky v jednotlivých dopravních se vybaví elektrickým ohřevem výhybek s napájením z nových drážních trafostanic 22/0,4 kV, přes jednotlivé rozvaděče, resp. skupiny rozvaděčů REOV, umístěných v kolejišti. Rozvaděče REOV budou vybaveny řídicími jednotkami. Systém EOV bude zapojen do systému dálkového ovládání a diagnostiky dle TS 2/2008-ZSE.

4.6.2.4 Rozvody vn, nn, osvětlení

- (a) V celém úseku Ústí nad Labem Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo) bude v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách proveden návrh nového venkovního osvětlení nástupišť a přístupových komunikací pro cestující a osvětlení kolejiště dle ČSN EN 12 464-2 a předpisu SŽ E11 na základě zpracování Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽ E11. Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatickém a místním, se zapojením do systému dálkového dohledu a diagnostiky dle TS 2/2008-ZSE.
- (b) V celém úseku Ústí nad Labem Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo) stávající kabelový rozvod 6 kV, 50 Hz bude nahrazen novým magistralním rozvodem vn 22 kV, který bude navazovat na navazující stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice d.n. (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ a „Rekonstrukce ŽST Děčín východ dolní nádraží“. Současně budou provedeny úpravy a doplnění rozvodu vn v ŽST Děčín východ.
- (c) Za účelem stanovení dimenzování a napájení magistralního rozvodu vn 22 kV LDSž budou v rámci této dokumentace zpracovány energetické výpočty pro celý napájecí úsek mezi napájecími body TNS Těchlovice – TNS Libochovany, které budou sledovat výsledky a doporučení energetických výpočtů/analýzy realizovatelnosti, zpracovaných administrativně společností SUDOP Praha, a.s., v rámci dokumentace ve stupni DÚR

stavby „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo)“.

4.6.2.5 Vnější uzemnění

- (a) Bude proveden návrh vnějšího uzemnění staničních (STS) a traťových (TTS) trafostanic vn 22 kV v úseku Ústí n. L.- Střekov – Velké Březno – TM Těchlovice, napájecí (NTS) trafostanice 22 kV v areálu TM Těchlovice a dále traťových TTS v úseku TM Těchlovice – Boletice n.L. – Děčín východ.
- (b) Ve vnitřních prostorách budov s umístěním nových technologických zařízení bude navržena nová elektroinstalace včetně návrhu ochrany proti účinkům blesku.

4.6.2.6 Dispečerská řídicí technika

Pro řízení a snímání stavu nových technologických zařízení a PETZ v celém úseku „Ústí nad Labem Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)“ z pracoviště ED Ústí nad Labem bude navržena v příslušném rozsahu nová technologie zařízení DŘT, která bude kompatibilní se stávajícím a v navazujících stavbách navrhovaném systémem v oblasti působnosti OŘ SEE Ústí nad Labem.

4.6.2.7 Technologie rozveden vvn/vn

- (a) V TNS Těchlovice bude navržena úprava stávající rozvodny vvn 110 kV, spočívající v jejím rozšíření tak, aby byla využitelná jak pro stávající trakční měničnu TM Těchlovice pro napájení stejnosměrné trakční soustavy 3 kV, DC trati levého břehu do doby konverze této trati, tak pro napájení předmětného traťového úseku „Ústí nad Labem Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo)“ a úseků navazujících, po konverzi na střídavou trakční soustavu 25 kV, AC, 50Hz.
- (b) Uspořádání rozvodny 110 kV a příslušného technologického zařízení včetně doplnění stanovišť a technologie trakčních transformátorů 110/27 kV v rámci navrhované konverze bude současně navrženo tak, aby po konverzi TNS Těchlovice na trakční transformovnu 25 kV, AC bylo možné z rozvodny 110 kV současně napájet (transformací 110/22 kV) magistralní rozvod 22 kV LDSž.

4.6.2.8 Technologie trakčních napájecích stanic

- (a) Ve stávajícím areálu TM Těchlovice bude navržena a kompletně vyprojektována stavebně nová trakční napájecí stanice TNS (TT) Těchlovice pro napájení trakčního vedení střídavé trakční soustavy 25kV, AC, 50Hz včetně technologie nové napájecí transformační stanice NTS pro napájení magistralního rozvodu 22 kV LDSž. Při návrhu technologické a stavební části TNS a NTS nutno počítat s umístěním a realizací objektu budoucí NTS pro napájení magistralního rozvodu 22 kV levého břehu, která bude předmětem stavby „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. Vlt.“.
- (b) V rámci vlastní předmětné stavby bude kompletně realizována stavební část objektu trakční transformovny a vnitřní technologická část nutná pro napájení netrakčních odběrů.
- (c) Zbývající technologická část trakční transformovny pro napájení trakčních odběrů 25 kV, AC bude součástí samostatných PS a SO a realizována současně s navazující stavbou „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ se kterou se současně uvede do elektrického provozu pod napětím 25 KV celý úsek Děčín východ (včetně) – ŽST Litoměřice dolní n.
- (d) Pro zachování trakčního napájení 3 kV, DC levého břehu po dobu výstavby trakční transformovny a do doby konverze trakčního vedení levého břehu, bude v TNS Těchlovice (i v TNS Libochovany) ponechána a provozována stávající stavební a technologická stejnosměrná část měničny, popřípadě

budou navrženy a doplněny příslušně výkonově dimenzované provizorní převozní kontejnerové měnirny (PTM) pro napájení stejnosměrné trakční soustavy 3 kV, DC.

4.6.2.9 Technologie transformačních stanic vn/nn

Pro zajištění napájení netrakčních odběrů z nově navrhovaného magistralního rozvodu 22kV (náhrada za stávající rozvod 6 kV, 50Hz) bude proveden návrh silnoproudé technologie elektrických stanic 22kV, 50 Hz, tj. nových staničních (STS) a traťových transformoven (TTS) 22/0,4kV.

4.7 Železniční svršek a spodek

4.7.1 Popis stávajícího stavu – podrobnosti v ZP část „E – Současný stav“

4.7.1.1 Průjezdová rychlost je pouze 50-70 km/h. Do stanice je napojena vlečka přístavu Děčín Loubí. Třída zatížení D4-100. Stanice je mezilehlá a odbočná v kolejovém propojení přes obvod přechodového nádraží do obvodu horního nádraží. Stanice disponuje kromě hlavních staničních kolejí celkem 8 kolejemi delšími jak 650 m, z čehož 5 téměř dosahuje či přesahuje délku 750 m. Ve stávajícím stavu převládá železniční svršek tvaru S49 na betonových nebo dřevěných pražcích s tuhým upevněním, s pokládkou v letech 1942-44 a 1974. V současné době deklarovaná třída zatížení je D4 UIC. Převládající výhybkové konstrukce jsou poměrové řady 1:7,5, 1:9 a 1:11 s poloměrem odbočení 190 a 300 m. Upevnění výhybek na dřevěných pražcích je tuhé.

4.7.2 Inženýrskogeologický průzkum

4.7.2.1 Dokumentace ve stupni DUR budou provedeny archivní rešerše + orientační průzkum, předběžný průzkum, projekt inženýrskogeologického průzkumu pro podrobný průzkum;

4.7.2.2 V době mezi DUR a DSP bude proveden podrobný průzkum;

4.7.2.3 Dokumentace ve stupni DSP+PDPS bude proveden doplňující průzkum;

4.7.3 Požadavky na nový stav

4.7.3.1 Železniční svršek

Bude navržena rekonstrukce železničního svršku, rozsah bude vycházet ze schváleného záměru projektu.

4.7.3.2 Železniční spodek

(a) Bude navržena rekonstrukce železničního spodku v rozsahu rekonstrukce železničního svršku.

(b) Navržené řešení železničního spodku bude vycházet z přílohy č. 9.1.3 těchto ZTP.

(c) V celém rozsahu rekonstrukce železničního spodku se uvažuje se zřízením nového odvodnění. V případě návrhu vsakovacích objektů bude průzkumem ověřena vhodnost podloží pro vsakování.

4.8 Nástupiště

4.8.1 Popis stávajícího stavu

4.8.1.1 Nástupiště mezi kolejemi č. 1 a č. 2, dvě nízké nástupištní hrany.

4.8.2 Požadavky na nový stav

4.8.2.1 Pro mimořádné události bude zřízeno vnější nástupiště o délce 60 m a výšce hrany 550 mm nad TK. Přístup na/z nástupiště bude z veřejné komunikace v blízkosti lávky pro pěší.

4.9 Železniční přejezdy

4.9.1 Popis stávajícího stavu - podrobnosti v ZP část „E – Současný stav“

- a) P2996 v km 455,405 přes místní komunikaci
- b) P2997 v km 457,100 přes účelovou komunikaci
- c) P2998 v km 457,841 přes místní komunikaci

4.9.2 Požadavky na nový stav

- a) P2996 v km 455,405 přes místní komunikaci
- b) P2997 v km 457,100 přes účelovou komunikaci – bude zrušen

4.10 Mosty, propustky

4.10.1 Popis stávajícího stavu

4.10.1.1 Železniční most přes Ploučnici v ev. km 455,615

- (a) Stávající most o 1 mostním otvoru převádí dvoukolejnou trať přes řeku Ploučnici. Most se skládá ze dvou nosných konstrukcí K01 a K02 z roku 1931. Jedná se o ocelové nýtované příhradové konstrukce s dolní prvkovou mostovkou o rozpětí 42,50 m (K01) a 42,90 m (K01). Délka přemostění je 40,44 m a délka mostu je 57,10 m. Šikmost mostu je levá a úhel křížení 60°.
- (b) Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami, z roku 1915. Hodnocení stavebního stavu z roku 2017 je 2/2.

4.10.1.2 Železniční most přes Krokovu ulici v ev. km 455,709

- (a) Stávající most o 1 mostním otvoru převádí dvoukolejnou trať přes Krokovu ulici. Most se skládá ze dvou nosných konstrukcí K01 z roku 1953 a K02 z roku 1938. Jedná se o železobetonové deskové konstrukce o rozpětí 8,50 m (K01) a 8,16 m (K01). Délka přemostění je 7,60 m a délka mostu je 18,30 m.
- (b) Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami z roku 1874. Hodnocení stavebního stavu z roku 2017 je 2/2.

4.10.1.3 Železniční most přes Kamenickou ulici v ev. km 457,436

- (a) Stávající most o 1 mostním otvoru převádí čtyřkolejnou trať přes Kamenickou ulici. Most se skládá ze čtyř nosných konstrukcí K01 až K05 (K02 je snesena). Jedná se o ocelové trémové plnostěnné bezmostovkové konstrukce o rozpětí 11,65 m (K01, K03), 11,92 m (K04) a 11,80 m (K05). Železniční svršek je tvořen mostnicemi. Délka přemostění je 10,70 m a délka mostu je 37,30 m. Úhel křížení je cca 60°.
- (b) Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami z roku 1874. Nosná konstrukce K01 je z roku 1916, K03 a K04 jsou z roku 1908 a K05 jsou z roku 1970. Hodnocení stavebního stavu z roku 2017 je 2/2

4.10.1.4 Železniční most přes Riegrovou ulici v ev. Km 457,531

- (a) Stávající most o 1 mostním otvoru převádí čtyřkolejnou trať přes Riegrovu ulici. Most se skládá ze čtyř nosných konstrukcí K01 až K05 (K02 je snesena) z roku 1899. Jedná se o ocelové trémové příhradové obloukové (dolní pásy hlavních nosníků do oblouku) o rozpětí 10,20 m. Délka přemostění je 10 m a délka mostu je 12 m.
- (b) Spodní stavba je tvořena kamennými opěrami, které jsou kamenné z roku 1874. Hodnocení stavebního stavu z roku 2017 je 3/2.

4.10.1.5 Součástí stavby je dále 6 propustků.

4.10.2 Požadavky na nový stav

- 4.10.2.1 V rámci DUR bude upřesněno technické řešení mostů s možností zlepšení prostorových parametrů včetně podjezdné výšky.

- 4.10.2.2 Mosty, propustky, zdi budou navrženy v souladu se ZP a zkoordinovány s řešením souvisejících SO a PS.
 - 4.10.2.3 U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů a prokázána přechodnost traťové třídy D4 UIC/ 120 km/hod a D2/160 km/hod.
 - 4.10.2.4 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1. třídy tratí.
 - 4.10.2.5 Nové nosné konstrukce musí respektovat požadavek na minimální náklady na údržbu.
 - 4.10.2.6 Ostatní obecné požadavky na mostní objekty jsou uvedeny ve VTP DUR.
- 4.10.3 Na pracovních poradách bude vždy k dispozici papírová forma dokumentace mostních objektů v platné aktuální verzi a min digitální koordinační situace v aktuální platné verzi.

4.11 Pozemní stavební objekty

- 4.11.1 Uvolněním ploch, což je jeden ze základních cílů stavby, dojde k vymístění areálu ST, demolici stavědla č. 1 na Boletickém zhlaví a zrušení nástupiště u VB. Další demolici si vyžádá úprava konfigurace kolejiště. Dojde k demolici stavědla č. 3 a dalších objektů v prostoru kolejiště. Stávající objekt ČD, nacházející se mezi kolejištěm, bude odkoupen a zdemolován.
- 4.11.2 V rámci stavby je uvažováno s výstavbou nové technologické budovy. V nově zřízeném areálu ST vznikne také nové zázemí v podobě nové víceúčelové budovy. Celý areál bude nově oplocen. Oplocení je navrženo i po obou stranách kolejiště mezi Boletickým zhlavím a zhlavím na Prostřední Žleb. Celková délka oplocení bude 2 650 m.
- 4.11.3 Součástí stavby je i navržení nezbytných protihlukových opatření, na základě zpracování akustické studie.
- 4.11.4 Stávající výpravní budova není součástí technického řešení.

4.12 Ostatní objekty

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

4.13 Životní prostředí

- 4.13.1 Budou zajištěna odůvodněná stanoviska orgánů ochrany přírody dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny k lokalitám NATURA 2000. Žádosti o odůvodněné stanovisko podá Zhotovitel na základě plné moci Objednatele.
- 4.13.2 Na základě získaných stanovisek bude Zhotovitelem požádán příslušný úřad o vyjádření dle zákona EIA, zda lze záměr zařadit dle přílohy č. 1 zákona.
- 4.13.3 Na základě získaného vyjádření bude zpracováno oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona a podáno na příslušný úřad. Závěr z posouzení bude zpracován do DUR.
- 4.13.4 Přílohou oznámení záměru bude rovněž vyhodnocení odolnosti stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí.
- 4.13.5 Pro případnou recyklaci šterkového lože, případně stavebních odpadů, bude s příslušným správním úřadem projednáno umístění recyklační základny, včetně podmínek pro její provoz (přístupové cesty, rozptylová studie, vodo hospodářská ochranná opatření atp.)
- 4.13.6 Ochrana vod – upozorňujeme na blízkost Q100 vodoteče Ploučnice – nutnost zpracování povodňového plánu bude projednána se správcem povodí.

- 4.13.7 Migrace – při rekonstrukci propustků a mostů postupovat podle posledních oficiálních metodik, doporučujeme spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, divizí dopravní infrastruktury a životního prostředí
- 4.13.8 Upozorňujeme, že železniční stanice Děčín východ dolní nádraží se nachází na území CHKO České středohoří, přesněji ve IV. zóně odstupňované ochrany CHKO. V blízkosti se nalézá hranice CHKO Labské pískovce. V blízkosti železniční stanice Děčín východ se nachází Evropsky významná lokalita Porta Bohemica a v těsné blízkosti také EVL Dolní Ploučnice. V blízkosti železniční stanice Děčín východ se nachází PO Labské pískovce, hranice PO je ve vzdálenosti menší než 1 km.
- 4.13.9 V rámci Dokumentace ve stupni DSP bude zpracován havarijný plán v rozsahu vyhlášky č. 450/2005 Sb.
- 4.13.10 V Dokumentaci ve stupni DSP+PDPS bude stávající stav mostů doložen samostatným výkresem. Výkresy tvaru a výztuže mostních objektů musí být zpracovány přehledně a po dilatačních celcích.
- 4.13.11 Zhotovitel zpracuje 3D vizualizace v rozsahu 3 ks celkovém rozsahu stavby a 3D zákresy vizualizací do fotografií v rozsahu 3 ks v celkovém rozsahu stavby z daných úhlů pohledu, který vybere Objednatel dle kapitoly 9. Vizualizace a zákresy do fotografií VTP/DOKUMENTACE/02/21.

5. VYKAZOVÁNÍ ODPADŮ

5.1 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby (ve fázi PDPS)

- 5.1.1 **Zhotovitel Projektové dokumentace v Soupisech prací uvede jednotlivé položky odpadů dle kategorií, které budou následně souhrnně vyčísleny za celou stavbu v SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy v roztřídění 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**
- 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,
 - pro činnosti, které by mohly být původci odpadů (např. výkopové práce) budou volené položky, jejíž součástí není uvedená doprava. V technické specifikaci položky bude uvedeno, že se jedná o položku bez dopravy,
 - 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,
 - u položek soupisu prací jednotlivých SO/PS **„Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“** bude v popisu položky jako doplňující název uvedeno „Evidenční položka. Neoceňovat v objektu SO/PS, položka se oceňuje pouze v objektu SO 90-90.“ 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 a název položky:

R015XXX [AŽ] R015XXX – LIKVIDACE 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 LIKVIDACI 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 Popis položky

V popisu položky bude uveden text:

Evidenční položka. Neoceňovat v objektu SO/PS, položka se oceňuje pouze v objektu SO 90-90.

5.1.4.4 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 rozřídění 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 zatřídit materiál určený jako odpad a dostatečně zatřídit 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 zatřídění odpadů nese odpovědnost Zhotovitel. V případě neprovedení všech zkoušek, které je nutné provést pro správné zatřídění 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 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla

- 6.1.1 O výluky potřebné pro geotechnický průzkum, případně pro navazující doplňující průzkumy v průběhu zpracování jednotlivých dokumentací, je potřeba žádat 100 dní před samotnou realizací výluky.
- 6.1.2 Výluky pro geotechnický průzkum, které zamezují jízdě vlaků po traťové koleji Děčín-východ – Děčín hl. n., nebo Děčín-východ – Benešov nad Ploučnicí, je možné realizovat pouze v noční době, případně v souběhu s některou z naplánovaných výluk pro opravné práce OŘ.

6.2 Etapizace

- 6.2.1 Podmínky pro návaznosti jednotlivých etap zpracování dokumentace a přípravy stavby (**DUR→DSP→PDSP**), budou specifikovány ve Smlouvě o dílo.
- 6.2.2 V případě, že předpokládaná cena (resp. předpokládané stavební náklady) navrhované Stavby v DUR nebo v DSP se navýší o více než o 10 % bez DPH ve srovnatelné cenové úrovni oproti ceně Stavby (resp. předpokládaným stavebním nákladům) ve schváleném Záměru projektu (aktualizaci Záměru projektu), resp. oproti poslednímu stavu návrhu na přípravu a realizaci Stavby, tak v úvodu projektování DSP nebo po uzavření technického řešení DSP bude na základě písemné výzvy Objednatele zpracována aktualizace ZP.
- 6.2.3 Vlastní nasazení systému ETCS L2 bude součástí stavby „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)“ v rámci které dojde ke kontinuálnímu pokrytí systému ETCS L2 z dopravního Prostřední Žleb do ŽST Ústí nad Labem-Střekov.
- 6.2.4 Přechod na novou napájecí soustavu 25 kV bude realizován současně se stavbou „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ se kterou se současně uvede do elektrického provozu pod napětím 25 KV celý úsek Děčín východ (včetně) – ŽST Litoměřice dolní nádraží.

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/vnitri-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: XXXXXXXXXX

Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

8. PŘÍLOHY

- 8.1.1 Manuál struktury a popisu dokumentace
- 8.1.2 Vzory Popisového pole a Seznamu
- 8.1.3 Návrhové parametry pražcového podloží
- 8.1.4 Základní technické specifikace dálkových optických kabelů (DOK) a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“ č.j. 27150/2017-SŽDC-O14 ze dne 27.6.2017.
- 8.1.5 Pokyn O14 č.j. 18453/2018—SŽDC-O14

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

Doložka číslo: 1543195

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: aaf60319-062e-4e15-9d27-9fe77eb7628d

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: 03.06.2021 13:11:02



c53817d6-47c5-4bb7-9bd3-5821d4bbe141