

**Příloha č. 3 c1)**

# **Zvláštní technické podmínky**

**Dokumentace pro společné povolení  
Projektová dokumentace pro provádění stavby  
Autorský dozor**

**„Revitalizace trati Plzeň (mimo) - Dobřany  
(včetně)“**

**DATUM VYDÁNÍ: 13.2.2023**

## OBSAH

<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>2</b>
<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1 Předmět díla .....	3
1.2 Rozsah a členění Dokumentace .....	3
1.3 Umístění stavby .....	4
<b>2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....</b>	<b>4</b>
2.1 Podklady a dokumentace.....	4
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI.....</b>	<b>4</b>
<b>4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA.....</b>	<b>5</b>
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	7
4.3 Zabezpečovací zařízení .....	8
4.4 Sdělovací zařízení .....	9
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 .....	12
4.9 Mosty, propustky, zdi .....	13
4.10 Ostatní objekty .....	13
4.11 Pozemní stavební objekty .....	14
4.12 Zásady organizace výstavby .....	16
4.13 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů).....	16
4.14 Centrální nákup materiálu – Mobiliář a ADZ.....	17
4.15 Životní prostředí .....	18
4.16 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby – PDPS .....	21
<b>5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY.....</b>	<b>23</b>
5.1 Všeobecně.....	23
5.2 Zpracování extenzivní simulace.....	24
<b>6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>24</b>
<b>7. PŘÍLOHY.....</b>	<b>24</b>

## 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.

<b>DDTS</b> .....	Dálková diagnostika technologických systémů
<b>DOZ</b> .....	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
<b>EOV</b> .....	Elektrický ohřev výhybek
<b>EZS</b> .....	Elektronický zabezpečovací systém
<b>PZS</b> .....	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
<b>RDP</b> .....	Regionální dispečerské pracoviště
<b>VTO</b> .....	Venkovní telefonní objekt
<b>ZPDP</b> .....	Zařízení pro detekci požáru
<b>ŽST</b> .....	Železniční stanice

# 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

## 1.1 Předmět díla

1.1.1 Předmětem Díla „Revitalizace trati Plzeň (mimo) – Dobřany (včetně)“ je:

- a) **Zpracování oznámení záměru** dle § 6 (dále jen „oznámení EIA“) a **dokumentace** (dále jen „dokumentace EIA“) dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Závěr z procesu EIA bude zpracován do DUSP.
- b) **Zhotovení Projektové dokumentace pro společné povolení**, která specifikuje předmět Díla v takovém rozsahu, aby ji bylo možno projednat ve společném stavebním a územním řízení, získat pravomocné společné povolení, 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.
- c) **Zpracování a podání žádosti o vydání společného povolení** dle zákona č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, včetně všech vyžadovaných podkladů, jejímž výsledkem bude vydání společného povolení. Zhotovitel bude spolupracovat při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci (v případě odevzdání neúplné žádosti, přerušení z důvodů chybějících nebo vadně zpracovaných podkladů se jedná o vadu Díla).
- d) **Zhotovení 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,

1.1.2 Dále uváděný pojem „**Dokumentace**“ v těchto ZTP se rozumí zpracování příslušného stupně dokumentace / projektové dokumentace dle povahy Díla.

1.1.3 Hlavním cílem Díla "**Revitalizace trati Plzeň (mimo) – Dobřany (včetně) "** a souvisejících investičních staveb "**Revitalizace trati Dobřany (mimo) – Přeštice (včetně) "** a "**Revitalizace trati Přeštice (mimo) – Klatovy (mimo) "** je zkrácení cestovních dob, které v důsledku umožní zavedení upraveného provozního konceptu linky dálkové dopravy R16 Praha – Plzeň – Klatovy (– Železná Ruda) a regionálních spojů v rámci Plzeňského kraje.

1.1.4 V celém úseku předmětného Díla budou navrženy úpravy, které odstraní propady rychlostí a zvýší traťovou rychlost až na 100 km/h, resp. na vyšší dosažitelné hodnoty z hlediska směrového řešení s prokázáním efektivity v grafu dynamického průběhu rychlosti. Součástí je rekonstrukce železničního svršku a spodku ve vybraných mezistaničních úsecích, úprava geometrické polohy kolejíště, úprava konfigurace železničních stanic včetně vybudování nástupišť dle platných norem, rekonstrukce vybraných propustků a mostů a dalších částí infrastruktury nezbytných pro předmětnou stavbu.

1.1.5 Součástí plnění je i případná aktualizace ZP podle výše překročení investičních nákladů oproti již schválenému ZP dle směrnice MD V-2/2012 v platném znění. Zpracování ekonomického hodnocení bude provedeno podle platné rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a SŽ.

## 1.2 Rozsah a členění Dokumentace

1.2.1 Upozorňujeme Zhotovitele, že byla vydána směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen „SŽ SM011“), schválená pod čj. 23385/2022-SŽ-GR-06 dne 5. 4. 2022, s účinností od 8. 4. 2022, která ruší a nahrazuje Směrnicí generálního ředitele č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, ze dne 30. 6. 2006.

1.2.2 **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 přílohu P5 směrnice SŽ SM011.

1.2.3 **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 přílohu P7 směrnice SŽ SM011.

1.2.4 Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, zajištění zpracování veškerých potřebných průzkumů (inženýrsko-geologický, geotechnický, stavebně technický, korozní atd.) nezbytných k návrhu technického řešení.

## 1.3 Umístění stavby

1.3.1 Stavba bude probíhat na trati č. 170 v traťovém úseku Plzeň hl. n. – Klatovy.

### Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S631800310
Kraj	Plzeňský
Okres	Plzeň město; Plzeň-jih
Katastrální území	Plzeň; Doudlevice; Valcha; Litice u Plzně; Dobřany
Správce	OŘ Plzeň

### Údaje o trati

Traťový úsek	Plzeň hl.n.- os.n.	Zast. Plzeň - zastávka	Plzeň zastávka - Plzeň Valcha	ŽST Plzeň Valcha	Plzeň Valcha - Dobřany	ŽST Dobřany
Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní					
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F4					
Součást sítě TEN-T	NE					
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	205 00					
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	711					
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	170					
Číslo traťového a definičního úseku	036134	0361P1	036130	0361O1	036128	0361N1
Traťová třída zatížení	C3					
Maximální traťová rychlost	60 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	90 km/h	60 km/h
Trakční soustava	25 kV, 50 Hz					
Počet traťových kolejí	1					

## 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### 2.1 Podklady a dokumentace

2.1.1 Záměr projektu "Revitalizace trati Dobřany (mimo) - Přeštice (včetně)", zpracovatel SUDOP PRAHA a.s., 9/2021.

## 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu realizace, 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:
- a) **"Revitalizace trati Přeštice (mimo) - Klatovy (mimo)"** (investor SŽ, zhotovitel ZP SUDOP PRAHA a.s.);
  - b) **"Revitalizace trati Dobřany (mimo) - Přeštice (včetně)"** (investor SŽ, zhotovitel ZP SUDOP PRAHA a.s.);
  - c) **"Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)"** (investor SŽ, zhotovitel DSP sdružení "SP + SEU\_Plzeň - Stod\_DSP, PDPS" [SUDOP PRAHA a.s.; SUDOP EU a.s]);
  - d) **"Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)"** (investor SŽ, zhotovitel DSP METROPROJEKT Praha a.s.);
  - e) **"Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)"** (investor SŽ, zhotovitel DUR sdružení "SP + SEU + MMD\_Plzeň - Domažlice, 3. stavba\_ZP, DÚR" [SUDOP PRAHA a.s.; Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.; SUDOP EU a.s]);
  - f) **"Zborovská – Klatovská"** – projektová dokumentace DUR – cizí investor.
  - g) **"Implementace ETCS Regional Ejovice – Radnice"** - ve fázi Záměru projektu, investor SŽ.

## 4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA

### 4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Zhotovitel zpracuje Dokumentaci v souladu s požadavky směrnice SŽ SM011.
- 4.1.2 Dokumentace bude zpracována dle schváleného Záměru projektu.
- 4.1.3 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.
- 4.1.4 Definitivní předání Dokumentace dle odst. 3.4.18 VTP/DOKUMENTACE/05/22 proběhne na médiu: USB flash disk.
- 4.1.5 Odstavce 3.2.8, 3.3.4, a 10.4.8.1 ve VTP/DOKUMENTACE/05/22 se ruší a nahrazují se následujícími odstavci:

„3.2.8 **Majetkoprávní vypořádání bude vedeno v majetkoprávní aplikaci (webová aplikace MAJA - majetkoprávní příprava staveb)**, kterou zajišťuje, provozuje a spravuje Objednatel (viz 3.3.4 těchto VTP). Objednatel předá Zhotoviteli přístupová práva k majetkoprávní aplikaci po vydání územního rozhodnutí a podpisu SOD.“

„3.3.4 **Zhotovitel povede majetkoprávní vypořádání v majetkoprávní aplikaci:**

- 3.3.4.1 Zhotovitel je povinen majetkoprávní aplikaci využívat pro evidenci stavu řešení všech majetkoprávních případů, které bude s jednotlivými vlastníky pozemků projednávat. V majetkoprávní aplikaci budou vedeny všechny smluvní případy v jejich okamžitém aktuálním stavu, se záznamem veškeré komunikace s vlastníky (vč. e-mail komunikace, telefonické hovory apod.), včetně doplňování všech dalších dokumentů (např. průvodních dopisů), které se k jednotlivým smluvním případům budou vázat.
- 3.3.4.2 Zhotovitel bude do aplikace ukládat data ze znaleckých posudků a budou do ní uloženy naskenované či elektronické verze znaleckých posudků.
- 3.3.4.3 Zhotovitel bude aplikaci využívat pro generování vybraných typů smluvních dokumentů. Obsah vedené dokumentace k jednotlivým

smluvním případům bude obsahovat i všechny potřebné informace, podklady a dokumenty potřebné k případnému zahájení vyvlastňovacího řízení minimálně v rozsahu dle § 18 zákona č. 184/2006 Sb.[19].

3.3.4.4 Zhotovitel do aplikace uloží všechny uzavřené smlouvy včetně GP v elektronické podobě a dále v souladu s ust. § 5, odst. 1, zákona č. 340/2015 Sb. [27], v elektronickém obrazu textového obsahu smlouvy v otevřeném a strojově čitelném formátu.

3.3.4.5 Zhotovitel bude činnosti dle odstavce 10.4.8 Geometrické plány těchto VTP vést v prostředí majetkoprávní aplikace a to od návrhu nového ohraničení pozemků po předání GP a jeho vložení do aplikace.“

„10.4.8.1 Zhotovitel se zavazuje činnosti dle tohoto článku vést v prostředí majetkoprávní aplikace a to od návrhu nového ohraničení pozemků po předání GP a jeho vložení do aplikace.“

4.1.6 Všechny odstavce v článku 3.5 ve VTP/DOKUMENTACE/05/22 se ruší a nahrazují se následujícím zněním:

„3.5.1 Na základě požadavku stavebního zákona [1] budou součástí povinnosti Zhotovitele u Dokumentace ve stupni PDPS i činnosti spojené s výkonem Autorského dozoru projektanta v průběhu přípravy a realizace díla dle zákona č. 360/1992 Sb. [5]. Náplň práce AD je uvedena v Příloze B Kapitoly 1 TKP [74].“

4.1.7 Texty odstavců 7.2.22 a 7.2.23 ve VTP/DOKUMENTACE/05/22 se ruší a nahrazují se následujícím zněním:

„7.2.22 Zhotovitel provede **vzorkování železničního tělesa, zeminy a kolejového lože pro zařazení druhu odpadů ve stupni DUSP** podle dle článku 9 směrnice SŽ SM096 a části 3.1 Metodického návodu – vzorkování uvedeného v příloze B.3 směrnice SŽ SM096.

7.2.23 Zhotovitel provede průzkum a navrhne postup **demolice pozemních staveb ve stupni DUSP** podle dle článku 9 směrnice SŽ SM096 a části 3.2 Metodického návodu – vzorkování, uvedeného v příloze B.3 směrnice SŽ SM096.“

4.1.8 Zhotovitel zpracuje 3D vizualizace v rozsahu minimálně 6 kusů formátu A3 dle kapitoly 9. Vizualizace, zákresy do fotografií a videokompozice VTP/DOKUMENTACE/05/22. Obsahem vizualizace budou minimálně úpravy jednotlivých stanic a jiné zajímavé změny na trati vyvolané touto stavbou (náhrady přejezdů, nové zastávky, mosty, ...). V případě užití dronu je v rámci zakázky nutné zajistit s dotčenými orgány povolení k natáčení, a to v rámci SŽ, případně Úřadu pro civilní letectví (dále jen "ÚCL"). Zákresy do fotografií a videokompozice nebudou zpracovány.

4.1.9 Stupeň dokumentace, DUSP+PDPS podléhá procesu Trackside Approval, tj. schválení traťové části ERTMS Agenturou Evropské unie pro železnice (dále jen „ERA“) dle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, v platném znění. Zhotovitel na základě seznamu položek schvalovacího souboru (viz příloha 7.1.5 těchto ZTP) vyplní podklady pro Trackside Approval a aktualizuje dotčené části Dokumentace dle požadavků a připomínek ERA. Podklady pro schválení v ERA se rozumí vyplnění dokumentu "Appendix A" (viz <https://www.era.europa.eu>) a vytvoření schvalovacího souboru přehledu odkazů (tabulka ve formátu \*.XLSX) na části Dokumentace, které budou použity pro Trackside Approval. Tato část bude součástí Dokladové části – Doklady objednatele (N.5). V tomto souboru budou identifikovány všechny části Dokumentace, SO/PS (odkazy do příslušných částí Dokumentace), které řeší úpravu, zavedení, nebo doplnění systému ERTMS, a tedy podléhají povinnosti schválení v ERA. V případě, že Objednatelem nebude po Zhotoviteli vyžadována součinnost při procesu Trackside Approval, ani z předmětného procesu

nevyplyne nezbytnost aktualizace Dokumentace dle požadavků a připomínek ERA, bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce) a cena Díla.

- 4.1.10 V Soupisech prací Zhotovitel doplní označení do položek, které dle Metodiky měření pro účely článku 12 Červené knihy FIDIC (1. vydání, 05/2019 – schváleno MD dne 7. 5. 2019, [https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2019\\_5\\_metodika\\_mereni.pdf](https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2019_5_metodika_mereni.pdf)) spadají do Kategorie 1 (skupiny měření s označení „G“ - položka je měřena geodeticky). Označení bude provedeno dle výše zmíněné metodiky do Technické specifikace příslušných položek.
- 4.1.11 Zhotovitel je povinen předat Objednateli do jeho datové schránky elektronicky podepsané originály pravomocných rozhodnutí a povolení, která Zhotovitel zajišťuje pro Objednatele na základě jím vystavených plných mocí, a to nejpozději do 14 dnů po obdržení. Nebude-li součástí takto předaného rozhodnutí nebo povolení i potvrzení o nabytí právní moci, je Zhotovitel je povinen Předat Objednateli elektronicky podepsaný dokument o tom, že rozhodnutí nebo povolení nabylo právní moci, a to rovněž ve lhůtě do 14 dnů po obdržení takového potvrzení. Bude-li rozhodnutí nebo povolení vydáno i v listinné podobě, je Zhotovitel povinen předat Objednateli i jeden originál pravomocného rozhodnutí nebo povolení s potvrzením o nabytí právní moci.
- 4.1.12 Zhotovitel v případě jednání s provozovatelem distribuční soustavy GasNet, s.r.o. bude postupovat dle metodického postupu uzavřeného mezi SŽ a GasNet, s.r.o. Metodický postup bude poskytnut Objednatelům na vyžádání.
- 4.1.13 Text odrážky a) v odstavci 3.4.18 ve VTP/DOKUMENTACE/05/22 se ruší a nahrazuje se následujícím zněním:  
„a) kompletní dokumentace stavby ve struktuře TreeInfo, resp. IvestDokument, v otevřené a uzavřené formě, bez rozpočtů“.
- 4.1.14 V Dokumentaci budou definovány v konečné podobě komplexně stanovená data, určená k záznamu a archivaci, a plnohodnotné specifikace, potřebné pro jejich výměnu mezi Jednotným záznamovým prostředím (JZP) a ostatními relevantními systémy. Zhotovitel bude postupovat v souladu s dokumentem „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“ (viz Příloha 7.1.6).
- 4.1.15 V Dokumentaci bude prověřena postradatelnost všech nevyužívaných vleček, a to s přihlédnutím k možným výhledovým potřebám státu v oblasti dopravní politiky (potenciál znovuvyužití vleček v budoucnu).

## 4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Dopravní technologie bude zpracována podle směrnice SŽ SM011 a směrnice SŽDC SM124, Zjišťování kapacity dráhy.
- 4.2.2 Dokumentace ověří výhledový rozsah dopravy doložený objednateli dopravy v předchozím stupni dokumentace.
- 4.2.3 Pro ověření dopravního konceptu bude zpracována extenzivní simulace pro úsek Plzeň – Klatovy, která bude provedena vlastními kapacitami SŽ. Zhotovitel dokumentace poskytne pro zpracování této simulace potřebné podklady a nezbytnou součinnost.
- 4.2.4 Dopravní technologie bude aktualizována zhotovitelem na základě výsledků provedené extenzivní simulace. Výsledky simulace budou rovněž promítnuty do navrhovaného řešení a hodnocení stavby. Jako podklad bude zároveň využita dopravní technologie zpracovaná v předchozím stupni dokumentace.
- 4.2.5 V rámci dopravní technologie bude stanoven a potvrzen rozsah změn konfigurace kolejíště jednotlivých stanic navržených v předchozím stupni dokumentace, mimo jiné i ve vazbě na postradatelnost kolejíště. Zároveň bude v rámci dopravní technologie stanoven a potvrzen požadovaný dopravní program v jednotlivých dopravních.
- 4.2.6 V podkladovém záměru projektu se zneplatňuje požadavek uvedený v kapitole 4 na straně 5: „Zkrátit cestovní dobu vlaků dálkové dopravy v úseku Chlumčany u Dobřan – Klatovy tak, aby byl umožněn krátký obrat soupravy ve stanici Klatovy. Minimální doba pro obrat rychlíků ve stanici Klatovy bude 8 minut“.



## 4.3 Zabezpečovací zařízení

### 4.3.1 Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1 V traťovém úseku Plzeň (mimo) – Klatovy (mimo) je vybudováno zabezpečovací zařízení 3. kategorie, traťové elektronické stavědlo ESA 33 s dálkovým ovládním z Jednotného obslužného pracoviště dispečera DOZ umístěném v ŽST Klatovy, vybudovaného v roce 2009.
- 4.3.1.2 V ŽST Dobřany a v mezistaničních úsecích jsou použity paralelní dvoupásové kolejové obvody o frekvenci 75Hz aktivované v roce 1995 (57 ks). V ŽST Plzeň Valcha jsou použity počítače náprav. Na většině přejezdů jsou osazeny elektronické Anulační soubory.
- 4.3.1.3 V mezistaničním úseku Plzeň – Plzeň Valcha je vybudováno TZZ typu AHP – 03 z roku 2003, v mezistaničních úsecích Plzeň Valcha – Dobřany a Dobřany – Chlumčany u Dobřan je vybudováno integrované TZZ z roku 2009.

### 4.3.2 Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1 Zabezpečovací zařízení na úseku trati Plzeň (mimo) – Klatovy (mimo) se bude upravovat v souvislosti s nasazením ETCS. Součástí stavby bude i vybudování nového pracoviště v RDP Plzeň, ze kterého bude řízená celá trať Plzeň - Klatovy. Rozsah úprav závisí také na zásazích vyvolaných zvyšováním rychlosti a dále též od různých variant řešení kolejových úprav dopraven.
- 4.3.2.2 Stávající PZZ budou upravována na vyšší rychlost, případně rekonstruována s ohledem na potřebu náhrady kolejových obvodů za počítače náprav a doplňování závor u těch přejezdů, kde je to vhodné z pohledu bezpečnosti dopravy. Doplnění závor se navrhuje u přejezdu v km 85,557 (P880). Součástí stavby bude i rušení stávajících přejezdů s uzamykatelnými závorami případně světelným přejezdovým zařízením na těch přejezdech, které byly projednány ke zrušení.
- 4.3.2.3 Stávající traťové zabezpečovací zařízení bude upraveno v souvislosti s nasazením ETCS. Kolejové obvody budou nahrazeny počítači náprav, na trati budou umístěna hlavní návěstidla v souladu s dokumentem "SŽ TSI CCS/MP1 Zásady projektování traťové části ERTMS pro tratě s výhradním provozem evropského vlakového zabezpečovače."
- 4.3.2.4 V rámci stavby budou použity kompozitní závorová břevna s LED břevnovými svítilnami, velké výstražné kříže a výstražníky v LED provedení.
- 4.3.2.5 V případě návrhu PZS se 4kvadrantovými závorami musí být vždy prověřeno použití postupného (sekvenčního) sklápění závor. Přitom se pro výpočet předzváněcí doby pro přejezdy s pohybem chodců vždy použije výpočet podle bodu 5a) části B) dopisu čj. 3867/2017-SŽDC-O14 - viz Příloha 7.1.1 těchto ZTP. V případě negativního výsledku prověření použití postupného (sekvenčního) sklápění závor musí být tato skutečnost, včetně souvisejících důvodů, uvedena v Dokumentaci.
- 4.3.2.6 V případě výstavby nebo rekonstrukce závor se požaduje navrzení a zřízení břevnových svítilen na:
- silnicích I. a II. třídy,
  - místních komunikacích funkční třídy B,
  - pozemních komunikacích, kde je nejbližší hranice křižovatky je od nebezpečného pásma přejezdu blíže, než stanoví ČSN 736380 pro nově zřizované přejezdy.
- 4.3.2.7 V případě výstavby nebo rekonstrukce závor na silnicích III. třídy a místních komunikacích funkční třídy C bude návrh použití břevnových svítilen posouzen s ohledem na konkrétní situaci na přejezdu (dopravní moment, přehlednost pozemní komunikace, množství rušivých vlivů) - viz Příloha 7.1.2 těchto ZTP.



Výsledek posouzení, včetně souvisejících důvodů, bude uveden v Dokumentaci.

- 4.3.2.8 Doporučujeme systém ETCS instalovat v rámci jedné stavby pro celou trať. V případě, že bude rozdělen do jednotlivých staveb, musí být určena jedna, která bude obsahovat instalaci radioblokové centrály (RBC) a v rámci zbylých staveb dojde pouze k připojení.
- 4.3.2.9 Dokumentace navrhne technicko-ekonomické posouzení implementace ETCS L2 a GSM-R v celém úseku Plzeň (mimo) – Klatovy (mimo), z jehož výsledku budou patrné varianty a časový sled výstavby předeměných technologií včetně věcného začlenění do jednotlivých staveb.
- 4.3.2.10 Systém GSM-R musí být instalován v rámci jedné stavby. Pakliže bude rozděleno do jednotlivých staveb, nebude systém funkční.
- 4.3.2.11 V rámci této stavby bude vybudováno nové pracoviště RDP Plzeň pro tuto trať, pokud již nebude v té době zřízeno v rámci stavby „Implementace ETCS Regional Ejpvovice – Radnice“.
- 4.3.2.12 Systém ETCS L2 bude na rameni Plzeň – Klatovy realizován do výhradního provozu s benefity.

## **4.4 Sdělovací zařízení**

### **4.4.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.4.1.1 V rámci stavby „DOZ Plzeň – Klatovy“ (rok 2009) byl položen DOK 48 vláken a TK 10XN, vybudováno přenosové zařízení STM4 zaokruhané STM1. V Klatovech je nové dispečerské pracoviště pro řízení trati Plzeň – Klatovy vybavené dvěma TouchCally, PC ovládací informační zařízení systém INISS, klient CCTV systému HikVision, záznamové zařízení je Redat III. Byl zde vybudován nový datový uzel, integrační server a úložiště kamerového systému.
- 4.4.1.2 V ŽST Plzeň Valcha až Švihov stavba DOZ upravila ITZ na bázi telefonních ústředn TTC 2000 s ISDN terminály a byly osazeny i nové náhradní zapojovače s optickou indikací. Rozhlasové ústředny jsou RU6 a slouží pouze pro informování cestujících. Hodinové zařízení je řízeno telefonní ústřednou. Obraz kamer z jednotlivých stanic je přenášen a zaznamenáván v Klatovech. MRS jsou vybaveny bloky RV3, celá trať je vykryta signálem TRS. Záznamy jsou přenášeny do Klatov (Redat III), v každé stanici je SDH a datový uzel. Ústředny EZS Galaxy pracují ve funkci ZPDP. Stavba upravila a rozšířila původní místní kabelizace s novými VTO s centrálním napájením. Některá VTO u oddílových návěstidel a přejezdů na trati jsou napájeny jen ze suchého článku.
- 4.4.1.3 Systém DDTS se na trati ve stávajícím stavu nachází.
- 4.4.1.4 Zastávky nejsou vybaveny sdělovacím zařízením.

### **4.4.2 Požadavky na nový stav**

- 4.4.2.1 Z důvodu změn konfigurace kolejišť v ŽST Plzeň – Valcha a ŽST Dobřany bude v těchto stanicích nutné přistoupit k ochraně stávajících sdělovacích vedení popř. k jejich přeložkám. Zároveň budou v těchto železničních stanicích budována nová nástupiště. Výstavba nových nástupišť vyvolává nutnost vybudování sdělovacího informačního systému na těchto nástupištích v souladu se Směrnicí č. 118, Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách.
- 4.4.2.2 ŽST Plzeň – nutné úpravy SW vyvolané úpravou sdělovacích zařízení na trati.
- 4.4.2.3 ŽST Plzeň – Valcha – ochrany (popř. přeložky) sdělovacích vedení z důvodu změn konfigurace kolejiště, vybudování sdělovacího informačního systému na

nových nástupištích – nová zastávka Plzeň-Valcha. V ŽST Plzeň-Valcha budou nástupiště zrušena.

- 4.4.2.4 ŽST Dobřany - ochrany (popř. přeložky) sdělovacích vedení z důvodu změn konfigurace kolejiště, vybudování sdělovacího informačního systému na nových nástupištích.

Na zastávkách Plzeň-Doudlevec, Plzeň-Valcha zastávka a Dobřany zastávka bude vybudováno rozhlasové zařízení pro informování cestujících a kamerový systém pro zajištění sledování prostorů, kde dochází k přímému styku cestující veřejnosti s mobilními prostředky provozování železničního provozu (vlaky).

- 4.4.2.5 V celém úseku Plzeň – Klatovy bude navržen nový přenosový systém na systému IP MPLS a s tím související dané technologie.
- 4.4.2.6 DOK a TOK bude řešen dle předpisu SŽ TS 1/2022-SZ v platném znění. Rozsah bude v rámci vstupních porad upřesněn. Bude navržena i demontáž rušených kabelových tras.
- 4.4.2.7 Bude navržena úprava DDTS, případně jeho náhrada. V rámci vstupních porad bude řešení upřesněno.
- 4.4.2.8 Bude řešena úprava nebo nový návrh zařízení pro ochranu objektů v souladu se směrnicí SM011 Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace.
- 4.4.2.9 V celém traťovém úseku Plzeň (mimo) – Klatovy (mimo) bude navržen bezdrátový komunikační systém GSM-R v souvislosti s odst. 4.3.2.9 a 4.3.2.10. Předmětný systém GSM-R bude instalován v rámci jedné stavby.

## **4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení**

### **4.5.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.5.1.1 Napájení zabezpečovacího zařízení je v současné době řešeno v ŽST Dobřany a Plzeň-Valcha ze stožárové vn trafostanice 25/0,4 kV / z 1 f proudového systému TV 25 kV, 50 Hz, která současně zajišťuje i napájení pro zařízení EO.V. Záloha tohoto napájecího systému pro zabezpečovací zařízení je zajištěna ze strany ČEZ a.s.
- 4.5.1.2 Stávající trakční vedení (TV) v řešeném úseku Klatovy - Plzeň je z doby elektrizace trati v roce 1996. V úseku Plzeň zastávka až km 96,70 Plzeň osobní nádraží se nacházejí původní stožáry TV z roku 1968. Trať Plzeň – Klatovy je jednokolejná trať elektrizovaná trakční soustavou střídavou AC 25kV 50Hz. Trakční vedení je podle sestavy typu „S“ – trolejové vedení řetězovkové s trolejí 100 mm<sup>2</sup> Cu, nosným lanem 50 mm<sup>2</sup> Bz a s přídatným lanem na hlavní koleji. Na ostatních kolejích železničních stanic je trolejové vedení s trolejí 80 mm<sup>2</sup> Cu a nosným lanem 50 mm<sup>2</sup> Bz bez přídatného lana. Trakční vedení železničních stanic je vybaveno obcházecím vedením (OV) a na TV jsou připojeny transformátory pro napájení UNZ a EO.V. Nosné stožáry v traťových úsecích jsou betonové vetknuté do základu a v železničních stanicích ocelové trubkové. V železničních stanicích jsou systémy TV zavěšeny na nosných branách se závěsy troleje na směrových lanech. Stožáry pro kotvení sestav TV jsou ocelové příhradové typu BP. Stávající trakční vedení nevyhovuje podmínkám TSI ENE. V současné době dochází ke zvýšenému počtu poruch TV a následně ohrožení provozu vlivem destrukce porcelánových izolátorů.

### **4.5.2 Požadavky na nový stav**

- 4.5.2.1 Součástí stavby jsou stavební i montážní úpravy TV z důvodu změn směrového řešení železničního svršku a spodku, v úsecích s rekonstrukcí a stabilizací železničního spodku včetně úprav odvodnění železničního tělesa a z důvodu změn situování nástupišť pro cestující.
- 4.5.2.2 Montážní úpravy TV v rozsahu stavebních úprav železničního svršku zahrnují úpravu dotčených kotevních úseků systémů trolejových vedení. V těchto

úsecích se předpokládá rekonstrukce otočných konzol TV, nosného lana, přídavných lan, věšáků troleje, proudových propojek a trolejového drátu. V místech oblouků se změnou sklonu převýšení koleje železničního svršku se počítá s rekonstrukcí otočných konzol TV, věšáků troleje a trolejového drátu dotčeného kotevního úseku. S ohledem na stáří TV a zajištění spolehlivosti TV v dalším provozu při zvýšení rychlosti jízd vlaků je nutné počítat v celém rozsahu stavby trati Plzeň - Klatovy s rekonstrukcí věšáků troleje a izolátorů TV. V souladu se zadáním je nutné řešit úpravy TV v návaznosti na stavbu „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská,“ je nutné počítat s rekonstrukcí podpěr pocházejících z původní elektrizace a s úpravami TV až do místa nového výměnného pole elektrického dělení ŽST Plzeň osobní nádraží km 96,900. Úpravy ukolejnění je nutné počítat v souvislosti s úpravami TV, zabezpečovacími zařízeními a ostatními kovovými konstrukcemi nacházejícími se v oblasti ohrožení trakčním vedením. Stávající a upravené nebo nové trakční vedení musí odpovídat platným předpisům a normám ČSN, EN. Vzhledem k uvažovanému rozsahu úprav železničního spodku a svršku, zabezpečovacího zařízení a mostních objektů je navržena kompletní rekonstrukce TV v celém úseku stavby.

- 4.5.2.3 Nový návrh trakčního vedení v úseku Plzeň – Klatovy (mimo) bude nutné řešit v souladu s parametry TSI ENE a příslušnými předpisy a normami ČSN EN.

## **4.6 Železniční svršek a spodek**

### **4.6.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.6.1.1 V úseku Lužany – Plzeň převažuje žel. svršek tvaru S 49 na betonových pražcích SB 5 rozdělení „c“ z roku 1974 – 1982. V úseku km 83,850 – 86,450 a dále v okolí přejezdů a výhybek jsou pražce dřevěné. Výhybky ve všech ŽST v hlavních kolejích jsou poměrové, tvaru S49 1. generace.
- 4.6.1.2 Maximální sklon je 11,5 promile. Na 80% trati je zřízena bezстыková kolej.
- 4.6.1.3 Trať je téměř v celé délce odvodněna pomocí otevřených nepevněných příkopů.

### **4.6.2 Požadavky na nový stav**

- 4.6.2.1 Vzhledem ke stávajícímu stavu železničního svršku a spodku je po projednání se ST Plzeň navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku v celé délce řešeného úseku, včetně sanace železničního spodku a rekonstrukce odvodnění. Uvažována je sestava železničního svršku s kolejnicemi tvaru 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním.
- 4.6.2.2 V ŽST Plzeň-Valcha je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku v hlavní staniční koleji a v předjízdě koleji č. 3. V ostatních staničních kolejích je navržena rekonstrukce pouze v nezbytném rozsahu vyvolaném např. úpravou zhlaví. Uvažována je sestava železničního svršku s kolejnicemi tvaru 49 E1. Výhybky v rekonstruovaných částech kolejiště jsou nahrazovány primárně „kus za kus“. Nové výhybky jsou navrženy přednostně na betonových pražcích (pokud to situace umožňuje). Odvodnění stanice je navrženo pomocí nových trativodů.
- 4.6.2.3 V ŽST Dobřany je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku ve všech třech dopravních kolejích. Uvažována je sestava železničního svršku s kolejnicemi tvaru 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V ostatních staničních kolejích je navržena rekonstrukce pouze v nezbytném rozsahu vyvolaném např. úpravou zhlaví. Uvažována je sestava železničního svršku s kolejnicemi tvaru 49 E1. Nové výhybky jsou navrženy přednostně na betonových pražcích (pokud to situace umožňuje). Odvodnění stanic je navrženo pomocí nových trativodů.

## 4.7 Nástupiště

### 4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 Zastávka Plzeň zastávka – vnější nástupiště u koleje 6d, délka 253 m, výška nad temenem kolejnice 380mm, nástupiště splňuje požadavky dle Vyhlášky č.398/2009 Sb.
- 4.7.1.2 Zastávka Plzeň-Doudlevice – vnější nástupiště dlouhé 195m, výška nad temenem kolejnice do 350mm, přístup úroňový, nástupiště nespĺňuje požadavky dle Vyhlášky č.398/2009 Sb.
- 4.7.1.3 ŽST Plzeň-Valcha – dvě nástupiště jednostranná, dlouhé 168m (nástupiště č. 1) a 167 m (nástupiště č. 2), výška nad temenem kolejnice do 350mm, přístup úroňový, nástupiště nespĺňují požadavky Vyhlášky č.398/2009 Sb.
- 4.7.1.4 Zastávka Dobřany zastávka – vnější nástupiště dlouhé 200m, výška nástupiště nad temenem kolejnice 550mm, přístup úroňový, nástupiště a přístup nespĺňují požadavky dle Vyhlášky č.398/2009 Sb.
- 4.7.1.5 ŽST Dobřany – jedno vnější nástupiště (nástupiště č. 1) dlouhé 166 m, výška nad temenem kolejnice do 350mm, přístup úroňový, jedno jednostranné nástupiště (nástupiště č. 2), dlouhé 168m, výška nad temenem kolejnice do 350mm, přístup úroňový. Ani jedno nástupiště nespĺňuje požadavky Vyhlášky č. 398/2009 Sb.
- 4.7.1.6 Centrální přechody budou zabezpečeny výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK).

### 4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Zastávka Plzeň zastávka - požadavek na dvě nástupní hrany.
- 4.7.2.2 Zastávka Plzeň-Doudlevice - dojde k přesunutí nástupiště zast. Plzeň-Doudlevice do km 93,75 – 93,6. Nové nástupiště má délku 150 m. Přístup na nástupiště bude od mostu v km 93,788, v jehož blízkosti jsou umístěny zastávky MHD a obratiště autobusů. Posun zastávky vyvolá potřebu přesunout stávající nulové pole trakčního vedení, které se v současné době nachází přibližně v km 93,77 (mezi koncem nového nástupiště a výše uvedeným mostem).
- 4.7.2.3 ŽST Plzeň-Valcha – stávající nástupiště budou zrušena a nahrazena zastávkou Plzeň-Valcha zastávka.
- 4.7.2.4 Plzeň-Valcha zastávka – nové vnější nástupiště.
- 4.7.2.5 Dobřany zastávka – bude provedena pouze nutná úprava z důvodu rekonstrukce koleje (stávající dl. 200m).
- 4.7.2.6 ŽST Dobřany – jedno vnější a jedno poloostrovní jednostranné nástupiště.
- 4.7.2.7 Výška nástupišť 550 mm nad TK.

## 4.8 Železniční přejezdy

### 4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 Na trati se nachází celkem 7 úroňových křížení s pozemními komunikacemi, z toho se ve 3 případech jedná o křížení se silnicí III. třídy. V ostatních případech trať kříží místní nebo účelovou komunikaci.
- 4.8.1.2 Z uvedených 7 železničních přejezdů a přechodů je 5 vybaveno přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelných a 2 přejezdy jsou typu PZM s EMZ nebo otevírané na požádání. Žádný přejezd není zabezpečen pouze výstražnými kříži.

### 4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 Bude prověřena a projednána (se ST Plzeň a s jednotlivými obcemi) možnost zrušení vybraných železničních přejezdů.
- 4.8.2.2 V případě souhlasu se zrušením vybraných žel. přejezdů bude postupováno následovně:
- (a) Přejezd P884 (km 94,887) - navržené řešení - bude zrušen a nahrazen silničním podjezdem (nutná časová koordinace staveb)
  - (b) Přejezd P882 (km 91,163) - navržené řešení - bude zrušen a nahrazen silničním podjezdem
  - (c) Přejezd P881 (km 86,353) - navržené řešení - bude zrušen a nahrazen novou komunikací pod mostem km 86,458
  - (d) Přejezd P879 (km 85,089) - navržené řešení - bude zrušen a nahrazen novou komunikací od P880
- 4.8.2.3 U všech ponechaných přejezdů (P880 – km 85,557 / P883 – km 94,078 / P885 – km 95,436) bude, vzhledem k rekonstrukci železničního svršku a spodku, provedena jejich rekonstrukce včetně sanace železničního spodku a odvodnění. Konkrétní typ přejezdové konstrukce bude řešen v navazujícím stupni projektové dokumentace.

## **4.9 Mosty, propustky, zdi**

### **4.9.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.9.1.1 Na řešeném úseku se nachází celkem 15 železničních mostů, z nichž 4 jsou ocelové bez průběžného kolejového lože, 10 klenbových z kamenného zdiva a 1 deskový železobetonový. Stavební stav většiny mostů (9) je klasifikován stupněm 2/2. Naproti tomu stupněm 1/1 jsou klasifikovány 4 mosty. Stavební stav ostatních 2 mostů je klasifikován stupněm 1/2 nebo 2/1.
- 4.9.1.2 Propustků všech možných typů je na řešeném úseku celkem 20. Stavební stav 4 je klasifikován stupněm 1, stav 14 je klasifikován stupněm 2 a stav 2 je klasifikován stupněm 3.

### **4.9.2 Požadavky na nový stav**

- 4.9.2.1 U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů (čj. 11728/2021-SŽ-GŘ-O13, ze dne 4. března 2021) a prokázána přechodnost traťové třídy D4/120.
- 4.9.2.2 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2 ed. 2 do 3. třídy tratí.
- 4.9.2.3 Další požadavky na zpracování mostních objektů jsou uvedeny ve VTP/DOKUMENTACE/05/22.
- 4.9.2.4 Mostní objekty a zdi byly pro ZP zpracovány dle „Doporučeného postupu při zpracování Záměru projektu týkajících se mostních objektů u investičních akcí s více mostními objekty“, tabulka, která byla dle výše uvedeného zpracována, bude pro další stupně dokumentace rozpracována.

## **4.10 Ostatní objekty**

- 4.10.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro zhotovení 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 Pozemní komunikace – zejména v souvislosti s rušením železničních přejezdů jsou navrženy následující nové komunikace:
- 4.10.2.1 Náhrada přejezdu km 94,887 – ul. Samaritská (část železniční)

Mezi km 95,2 a km 94,8 je navržena přeložka železniční trati v délce cca 400 m, včetně železničního mostu dl. 30 m, pod kterým bude procházet nová pozemní komunikace, jako náhrada za zrušený železniční přejezd. Koncepce mostního objektu (stejně jako celé přeložky) vychází z dokumentace DÚR „Zborovská – Klatovská“ (viz 3.1.2 f) těchto ZTP). Délka mostu je 48,2 m, rozpětí je 30,0 m. Most je kolmý, navržen jako ocelová plnostěnná nosná konstrukce s dolní mostovkou. Mostovka je ocelová ortotropní. Spodní stavba železobetonová. Založení je hlubinné na velkopřůměrových vrtaných pilotách. V místě stávajícího železničního přejezdu bude navržen podchod pro pěší.

#### 4.10.2.2 Náhrada přejezdu km 91,163 – ul. Dobřanská

Jako náhrada za zrušený přejezd v km 91,163 je navržen silniční podjezd a přeložka stávající silnice III/18043 (ul. Dobřanská) kategorie S 7,5/50 v délce 465 m. Nový železniční most je uvažován s ocelovou plnostěnnou nosnou konstrukcí s dolní mostovkou. Z důvodu dosažení normových parametrů přemostňované komunikace je uvažováno s výraznou šikmostí mostní konstrukce (až 30°) z čehož vychází i značná délka, rozpětí cca 30,0 m. Z důvodů obtížné konfigurace terénu jsou navrženy rozsáhlé opěrné a zárubní zdi celkové délky 200 m.

#### 4.10.2.3 Rozšíření mostu km 89,712 – ul. Dobřanská

Navrženo je rozšíření stávajícího železničního mostu v km 89,712 a přeložkou stávající silnice III/18043 (ul. Dobřanská) kategorie S 7,5/50 v délce 350 m. Nový železniční most je uvažován s ocelovou plnostěnnou nosnou konstrukcí s dolní mostovkou. Z důvodu dosažení normových parametrů přemostňované komunikace je uvažováno s výraznou šikmostí mostní konstrukce (až 30°) z čehož vychází i značná délka, rozpětí cca 25,0 m. Z důvodů výrazné šikmosti jsou podél železniční tratě navrženy také opěrné zdi celkové délky 60 m.

#### 4.10.2.4 km 86,5 – km 86,3

Náhradou za rušený přejezd je navržena nová komunikace kategorie S 4,0/30 délky 220m.

#### 4.10.2.5 km 85,6 – km 85,1

Náhradou za rušený přejezd je navržena nová komunikace kategorie S 4,0/30 délky 520 m.

#### 4.10.2.6 Součástí dokumentace bude návrh řešení přednádražních prostorů a parkovacích stání. V přednádražních prostorech bude řešena i koordinace s plánovanými akcemi jiných investorů.

## 4.11 Pozemní stavební objekty

### 4.11.1 Popis stávajícího stavu

#### 4.11.1.1 VB Dobřany

Výpravní budova v ŽST Dobřany stojí na pozemku p. č. st. 433 a je ve vlastnictví ČR, právo hospodařit má SŽ. Stavba VB pochází z konce 19. století, čemuž odpovídá její architektonické ztvárnění. Budova byla již několikrát zrekonstruována, naposledy v roce 2018. Obvodový plášť tvoří omítnuté zdivo. Budova má dvě nadzemní podlaží s podkrovím, je opatřena sedlovými střechami.

### 4.11.2 Požadavky na nový stav

#### 4.11.2.1 VB Plzeň-Valcha

Výpravní budova v ŽST Plzeň-Valcha bude s ohledem na zhoršující se stavebně technický stav, vzdálený předpokládaný termín realizace, zrušení nástupiště a dálkové řízení stanice, nahrazena novým technologickým objektem v nové poloze, do které budou přemístěna stávající technologická zařízení.



U stávající VB bude prověřena nepotřebnost a převoditelnost (nepřevoditelnost) dle směrnice SŽ SM78. S nepotřebným majetkem bude nakládáno dle Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží (ke stažení na <https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/koncepce-pri-nakladani-s-nemovitostmi-osobnich-nadrazi>).

#### 4.11.2.2 VB Dobřany

Předpokládané využití posuzovaného objektu výpravní budovy v ŽST Dobřany bude v budoucnu obdobné jako v současnosti. Nevyužité prostory v přízemí se předpokládá využít pro komerční účely (prodejna, kancelář). V rámci realizace této stavby je navržena kompletní rekonstrukce budovy. Nejprve bude proveden stavebně technický průzkum objektu včetně prověření kapacit a dimenzí inženýrských sítí. Na základě výsledků uvedených průzkumů se stanoví přesný rozsah stavebních úprav a výměn rozvodů i prvků TZB a elektroinstalace. Bude provedena rekonstrukce omítek, nové malby a rekonstrukce podlah novou nášlapnou vrstvou. Fasáda objektu bude zateplena kontaktním zateplovacím systémem a bude provedeno zateplení nad stropem 2.NP. V části bytových jednotek, se bude uvažovat pouze s přípravou pro napojení stávajícího TZB a elektroinstalace.

#### 4.11.2.3 Ostatní

Navrženo je zřízení přístřešků pro cestující na poloostrovních, resp. vnějších nástupištích ŽST Dobřany (5ks) a dále na zastávkách Plzeň-Doudlevec a Plzeň-Valcha zastávka (1ks).

#### 4.11.2.4 Zhotovitel je povinen si vyžádat bezpečnostní kategorii pozemních objektů, která je součástí projektových prací u Objednatele (O30 nebo u příslušné stavební správy). Zhotovitel zpracuje v ZP požadavek na zpracování Bezpečnostního projektu projekčního včetně ocenění pro objekty spadající do bezpečnostní kategorie I až III.

#### 4.11.2.5 Zhotovitel ve spolupráci s Objednatelem (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, identifikuje bezpečnostní zóny (třídy A až D) a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocenění v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.

#### 4.11.2.6 Bezpečnostní projekt projekční se vypracovává jako samostatný podkladový dokument pro objekty bezpečnostní kategorie I až III nejpozději ve stupni DSP/DUSP a bude popisovat požadavky na technická opatření fyzické ochrany v závislosti na bezpečnostní kategorii objektu a dále bude popisovat jejich implementaci, včetně režimových opatření a fyzické ostrahy po realizaci technických opatření fyzické ochrany. Závazná osnova Bezpečnostního projektu projekčního je Přílohou P16 Směrnice SM11. V případě změn, které mohou mít dopad do změny bezpečnostní kategorizace objektu/ů nebo do změny třídy bezpečnostní zóny/zón v projektu, je nutné aktualizovat i Bezpečnostní projekt projekční. Projednaný a schválený Bezpečnostní projekt projekční se stane podkladem pro další zpracování dokumentace a bude rozpracován do podrobností jednotlivých profesních částí dle příslušného projektového stupně. U objektu/ů zařazených do bezpečnostní kategorie IV a V, u kterých se nevyžaduje Bezpečnostní projekt projekční, musí Zhotovitel dodržet požadavek na min. zabezpečení pro jednotlivou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 a opět musí ve spolupráci s O30 určit bezpečnostní zónu/zóny v objektu.

#### 4.11.2.7 Zpracovatel Dokumentace vyčíslí a doloží potřebný počet parkovacích stání v souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. V rámci řešení parkovacích stání musí být uvažováno s přípravou pro nabíjecí stanice



e-mobility v souladu s požadavky Vyhl. č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby.

- 4.11.2.8 Zhotovitel musí při návrhu klást důraz na optimalizaci a hospodárnost provozu s ohledem na dopad na životní prostředí – bude uvažováno využití „nových“ technologií a obnovitelných zdrojů energie (např. tepelná čerpadla, rekuperace, střešní FVE, odolné bezúdržbové pláště budov, předokenní rolety či žaluzie). Při návrhu těchto opatření bude prokázána efektivita, hospodárnost a účelnost vynaložených prostředků. Zhotovitel bude navržená opatření konzultovat s Odborem elektrotechniky a energetiky (O24) - oddělením hlavního energetika.

#### **4.12 Zásady organizace výstavby**

- 4.12.1 Při plánování organizace výstavby je třeba vhodnou organizací stavebních postupů minimalizovat počet a délku výluk v navazujících traťových úsecích, které by případně vyžadovaly zavedení náhradní autobusové dopravy.
- 4.12.2 Dokumentace bude zpracována v koordinaci se všemi investičními stavbami uvedenými v odstavci 3.1.2. Železniční trať č. 170 Plzeň – Klatovy je objízdnou tratí pro traťový úsek dráhy č. 180 Plzeň – Domažlice, a tak nesmí dojít k současnému vyloučení drážní dopravy.
- 4.12.3 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí v navazujících úsecích, popř. výluky zabezpečovacího zařízení. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.12.4 V technické zprávě bude vedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí/zabezpečovacího zařízení:
- popis stávajícího stavu;
  - délku trvání výluky v kalendářních dnech (popř. hodinách u významných denních nebo nočních výluk);
  - vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky / návěstidlem / kilometricky);
  - činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízd vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích).
  - stručný rozsah prací;
  - počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout.
- 4.12.5 Budou zapracovány požadavky na postupné uvádění stavby do provozu, požadavky objednatele na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby.
- 4.12.6 Bude stanovena předpokládaná doba výstavby.
- 4.12.7 Zhotovitel optimalizuje výlukové činnosti s cílem dodržení všech benefitů celkového ekonomického hodnocení kdy bude celé traťové rameno Plzeň – Klatovy dále projektováno jako jedna stavba, a to s cílem pokud možno celé rameno jako jednu stavbu také realizovat. Harmonogram výstavby bude aktualizován s ohledem na stav projektové a majetkoprávní přípravy.

#### **4.13 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů)**

- 4.13.1 Geodetické a mapové podklady (část E.5.3) pro DUSP v rozsahu TÚ 0361 km 82,700 - 95,985 včetně geodetického zaměření do hranic dráhy a platného ŽBP zajistí zadavatel prostřednictvím SŽG s platností k datu zaměření 2022.
- 4.13.2 Mapové podklady budou obsahovat nové zaměření os kolejí k datu 2022 v rozsahu:
- žst. Dobřany (včetně úseku před) km 82,7 - 83,7

- žst. Plzeň Valcha km 89,7 -90,6
  - žst. Plzeň zast. km 95,6 - 96,0
  - na mostě v km 94,322
- 4.13.3 V ostatních částech rozsahu stavby bude zaměření os kolejí převzato převážně z roku z roku 2014 (místa 2007-2008).
- 4.13.4 V úseku Klatovy-Plzeň je vyhotovena SRP s relativně aktuální podobou a dobrou využitelností právě pro tento typ investice. GPK vedeme v podobě kombinace stavebních a nestavebních projektů. V celém úseku jsou osazeny zajišťovací značky na trakčních podpěrách o známých souřadnicích a výškách. SŽG - správce prostorové polohy koleje poskytne tyto projekty na vyžádání.

#### 4.14 Centrální nákup materiálu – Mobiliář a ADZ

- 4.14.1 Součástí stavby bude dodávka mobiliáře (sedací nábytek do interiéru/exteriéru, nádoby na odpad do interiéru/exteriéru, nádoby na tříděný odpad, stojany na kola, vývěsky a informační panely – dále jen „Mobiliář“) a Zařízení pro vstup a výběr poplatku (automaty dveřních zámků - dále jen „ADZ“). Zhotovitel stavby zajistí stavební připravenost (viz příloha 7.1.4 těchto ZTP) a montáž Mobiliáře a ADZ. Zhotovitel Dokumentace ve stupni PDPS zajistí vyčlenění Mobiliáře a ADZ do podobjektů a v příslušných položkách upraví technickou specifikaci s odkazem na „stavební připravenost“ (viz příloha 7.1.4 těchto ZTP). V případě, že je staveništní připravenost a montáž součástí agregace položky dodávky Mobiliáře/ADZ, budou tyto položky deagregované v rozdělení na staveništní připravenost včetně montáže a dodávku Mobiliáře/ADZ.
- 4.14.2 V technické zprávě příslušného SO, ve kterém je Mobiliář/ADZ použit, bude uvedeno:
- „Mobiliář/ADZ, který je součástí SO dle technické specifikace jednotlivých položek v Soupisu prací, není součástí dodávky na zhotovení stavby a jako součást nákladů stavby jsou samostatně vyčleněné. Centrální zajištění Mobiliáře a ADZ je provedeno ze strany SŽ centrálním nákupem.*
- Jedná se o Mobiliář/ADZ, který je vyčleněn do podobjektů: ....“*
- „Součástí činnosti zhotovitele stavby bude u položek v Soupisu prací, u nichž je dodavatelem Mobiliáře a ADZ SŽ, stavební připravenost a montáž, která je definována v zadávací dokumentaci pro výběrové řízení na zhotovení stavby.*
- Další pokyny k dodávkám Mobiliáře a ADZ jsou uvedeny v zadávací dokumentaci pro výběrové řízení na zhotovení stavby (ZTP).“*
- 4.14.3 Soupisy prací na SO, jehož součástí je Mobiliář/ADZ se rozčlení do dvou podobjektů, kdy součástí podobjektu SO XX-XX-XX.**01** budou činnosti zajišťované Zhotovitelem včetně staveništní připravenosti pro osazení Mobiliáře/ADZ a montáže. Součástí podobjektu s označením SO XX-XX-XX.**02** bude dodávka Mobiliáře/ADZ.
- 4.14.4 V souhrnném rozpočtu stavby (SR) budou podobjektu **\*.01** zahrnuté do listů 3SO (případně 3PS) zařazené do části B.1.1.1 – základní rozpočtové náklady a podobjektu **\*.02** do části B.1.2.1, tj. objekty zajišťované přímo investorem. Jedná se o náklady způsobitelné.
- 4.14.5 Celková cena za Mobiliář/ADZ ve všech SO/PS se v SR ve stádiu 3 uvede v krycím listu v poli „Hodnota zadavatelem poskytnutých služeb/stavebních prací, které jsou nezbytné pro plnění zakázky“. Tuto hodnotu je nutné doplnit pro správné určení předpokládané hodnoty veřejné zakázky.
- 4.14.6 Objednatel předá Zhotoviteli seznam dodávaného Mobiliáře/ADZ včetně cen po podpisu SOD.
- 4.14.7 Zhotovitel Projektové dokumentace vyplní Tabulku CNM-MB, v které uvede informace o typu navržených prvků, množství a termínů dodávky. Tato Tabulka bude odevzdána jako součást Projektové dokumentace stavby ve stádiu 3 (součást ZOV), v otevřené a uzavřené formě. Tabulka CNM-MB je přílohou 7.1.3 těchto ZTP.

4.14.8 V ZOV budou uvedeny termíny pro dodávky CNM-MB.

#### 4.15 Životní prostředí

4.15.1 Zhotovitel se zavazuje, že bude dodržovat platné právní předpisy v oblasti životního prostředí.

4.15.2 Problematika životního prostředí bude v rámci DUSP zpracována dle bodu 7.2 VTP/DOKUMENTACE/05/22.

4.15.3 Problematika nakládání se srážkovou vodou bude zpracována dle bodu 5.1.11 VTP/DOKUMENTACE/05/22.

4.15.4 Zhotovitel požádá o stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody k možnému vlivu záměru na soustavu Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. a o vyjádření příslušného úřadu, zda lze záměr zařadit do kategorie I nebo II Přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. a záměr tak podléhá posouzení (EIA).

Na základě vyjádření příslušného úřadu bude zpracováno Oznámení dle Přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

Součástí Oznámení záměru bude i vyhodnocení záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení adaptačních a mitigačních opatření 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.

Položka Oznámení zahájení zjišťovacího řízení v rozsahu přílohy č. 3 zákona 100/2001 Sb. bude samostatně oceněna a v případě, že příslušný úřad vydá stanovisko, že záměr nepodléhá posouzení z hlediska procesu EIA bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce) a cena díla.

4.15.5 Dokumentace dle Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. bude zpracována na základě požadavku Závěru zjišťovacího řízení. Položka Dokumentace bude samostatně oceněna a v případě, že příslušný úřad ukončí proces EIA vydáním Závěru zjišťovacího řízení, bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce) a cena díla.

4.15.6 V části **B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana** budou popsány jednotlivé složky životního prostředí a výsledky z následujících průzkumů, studií a posouzení:

- Biologický průzkum
- Dendrologický průzkum
- Akustické posouzení
  - Měření hluku a vibrací – protokoly
  - Akustická studie – hluk z provozu dráhy
  - Akustická studie - hluk ze stavební činnosti
  - Hlukové mapy
- Rozptylová studie
- Odpadové hospodářství
- Zemědělská příloha
- Lesní příloha

4.15.7 Budou-li závazným stanoviskem EIA stanoveny podmínky, budou vypořádány a zapracovány do projektové dokumentace.

4.15.8 Při zpracování projektové dokumentace bude dbáno zvýšené pozornosti nakládání s vodami, záměr se nachází v povodí řeky Radbuzy a v ochranném pásmu vodní nádrže České údolí.

- 4.15.9 Před zpracováním Dendrologického průzkumu svolá Zhotovitel místní šetření se zástupci specialistů SS, OŘ a odborným dendrologem/certifikovaným arboristou. Cílem místního šetření je získat potřebné informace související s danou lokalitou, definovat adekvátní rozsah kácení, včetně stanovení předběžného návrhu vegetačních úprav a definování navazujících postupů projednání dle zákona o ochraně přírody a krajiny a zákona o drahách.

Dendrologický průzkum bude proveden v obvodu připravované stavby a z bezpečnostních důvodů pro provoz dráhy i do vzdálenosti, ve které hrozí riziko mimořádné události z důvodu pádu dřevin. Součástí bude posouzení případného vlivu kácení na stabilitu a odolnost vůči vnějším vlivům ponechávaného porostu.

Dendrologický průzkum bude zpracován v souladu s dotčenou legislativou s ohledem na pádovou vzdálenost, ochranu elektrického vedení a s důrazem na ochranu dráhy s vyhodnocením co nejnižšího vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Dendrologický průzkum musí brát zřetel na případný průchod/zásah do chráněných území dle zákona o ochraně přírody a krajiny a v případě střetu musí být projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a zohledňovat příslušné dlouhodobé koncepční dokumenty dotčených lokalit (plány péče, souhrny doporučených opatření apod.). Dendrologický průzkum bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska orgánu ochrany přírody ke kácení dřevin rostoucích mimo les. V souladu s § 10 zákona o drahách musí být posouzeny dřeviny z hlediska jejich rizikovosti, a to včetně posouzení jejich zdravotního stavu. Posouzení rizikovosti dřevin se musí řídit konfigurací terénu, viz příloha B Metodického pokynu pro údržbu stromů. Posouzení rizikovosti dřevin bude zpracováno odborným dendrologem/certifikovaným arboristou s důrazem na úseky v terénních zářezech, podél skalních výchozů nebo podél porostů vzrostlých dřevin.

Dendrologický průzkum bude obsahovat tabulku s přesným seznamem dřevin a zapojených porostů rostoucích mimo les. Dendrologický průzkum bude rozdělen na dvě části:

Dřeviny v obvodu připravované stavby, které budou káceny v režimu stavby a Dřeviny nad rámec obvodu stavby – zde budou zohledněny na základě inventarizace především dřeviny ponechávané, které by mohly ohrozit bezpečnost trati z důvodu zdravotního stavu nebo vlivu kácení na stabilitu ponechávaného porostu.

V seznamu v Dendrologickém průzkumu budou zřetelně označeny dřeviny, které naplňují legislativní požadavky pro povolení ke kácení. Dále bude uvedena informace o předmětném SO/PS (důvod kácení či jeho nutná ochrana) a informace, zda ke kácení dochází v rámci dočasného nebo trvalého záboru. U dřevin vyžadujících povolení ke kácení bude dále uveden příslušný úřad, který bude předmětné závazné stanovisko vydávat, jméno vlastníka a identifikační údaje předmětného pozemku. Součástí budou podrobné mapové zákresy zjištěné situace, které budou v Dokladové části pro správní řízení. Solitérní dřeviny rostoucí mimo les určené ke kácení budou zaměřeny souřadnicemi S-JTSK. Úseky souvislých zapojených porostů dřevin rostoucích mimo les budou zaměřeny pomocí staničení a zaměření bude přehlednou formou přeneseno do mapových situací. V rámci zapojených porostů dřevin budou zakresleny tzv. podlimitní dřeviny s definovaným obvodem kmene pro účely nacenění. U dřevin, které se nebudou kácet, ale mohly by být ohroženy stavební činností, bude v souladu s ČSN 83 9061 navržena jejich ochrana a bude důkladně popsána. Součástí dendrologického průzkumu bude dále fotodokumentace dřevin, které jsou součástí inventarizace. Pro dotčené pozemky bude zpracován Dlouhodobý plán péče v souladu s článkem 19 Metodického pokynu pro údržbu stromů a dokumentem Problematika druhové skladby dřevin v rámci stavební činnosti. Cílem Dlouhodobého plánu péče je omezení vzrostlých dřevin podél ŽDC, které mohou být případným zdrojem ohrožení bezpečnosti dráhy a jejich postupná náhrada za dřeviny menšího vzrůstu a stabilního habitatu (viz příloha L Metodického pokynu pro údržbu stromů. Dlouhodobý plán péče bude zpracován s ohledem na charakter lokality (zářez, násep apod.) se zohledněním speciálních požadavků v případě zvláště chráněných území. Dále bude obsahovat návrh pravidelných kontrol dřevin z hlediska zdravotního stavu a stability z důvodu zachování bezpečného provozu dráhy.

Dendrologický průzkum, včetně Dlouhodobého plánu péče bude před projednáním s dotčenými orgány ochrany přírody a vlastníky dotčených pozemků odsouhlasen zástupci O6 a O15.

Po jejich odsouhlasení Zhotovitel výše uvedené dokumenty projedná s dotčenými vlastníky a orgány ochrany přírody. V případě vzrostlých dřevin rostoucích mimo les ohrožující bezpečnost provozu je žádoucí maximální využití postupů dle § 10 odst. 3 zákona o drahách, kdy má provozovatel dráhy oprávnění odstraňovat a oklešťovat stromové a jiné porosty ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy v případě, kdy tak po předchozím upozornění provozovatele dráhy neučinil jejich vlastníky s přihlédnutím k odst. 4 a 5 zákona o drahách.

Pokud bude odstranění dřevin z důvodu zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti dráhy provedeno správcem, resp. majitelem pozemku mimo režim připravované stavby před podáním žádosti o zahájení společného řízení, Zhotovitel Dokumentace ověří a doloží doklad o tom, že správce resp. majitel pozemku odstraní nebo odstraní dřeviny před zahájením přípravných stavebních činností na zhotovení stavby.

V SO Kácení bude uveden přehled všech kácených dřevin. Kácené dřeviny budou uvedeny dle položek OTSKP. Dále bude obsahovat informaci o rozsahu ochranných opatření při stavební činnosti ponechávaných dřevin.

SO Sadové úpravy budou rozděleny na Náhradní výsadbu (vyplývající z legislativních požadavků ve vztahu k závaznému stanovisku k povolení ke kácení) a na Vegetační úpravy. V přehledu budou uvedeny seznamy všech dotčených pozemků a druhová skladba. Návrh Sadových úprav bude předjednan s příslušným dotčeným orgánem státní správy ve spolupráci s Objednavatelem (specialista ŽP). V SO bude rozpracován návrh následné péče.

- 4.15.10 Před zpracováním Lesní přílohy svolá Zhotovitel místní šetření se zástupci specialistů SS, OŘ a odborným dendrologem/certifikovaným arboristou. Cílem místního šetření je získat potřebné informace související s danou lokalitou a definovat adekvátní rozsah kácení, včetně navazujících postupů projednání dle lesního zákona a zákona o drahách.

Na základě výsledků z místního šetření bude zpracována Lesní příloha pro dotčené lesní pozemky v obvodu připravované stavby a z bezpečnostních důvodů pro provoz dráhy i do vzdálenosti, ve které hrozí riziko mimořádné události z důvodu pádu stromů.

Lesní příloha bude zpracována v souladu s dotčenou legislativou s ohledem na pádovou vzdálenost, ochranu elektrického vedení a s důrazem na ochranu dráhy s vyhodnocením co nejnižšího vlivy na lesní porosty. V souladu s § 10 zákona o drahách a § 22 lesního zákona musí být posouzeny dřeviny z hlediska jejich rizikovosti, a to včetně posouzení jejich zdravotního stavu certifikovaným arboristou. Posouzení rizikovosti dřevin se musí řídit zejména konfigurací terénu, viz příloha B Metodického pokynu pro údržbu stromů. Toto se týká zejména úseků v terénních zářezích, podél skalních výchozů nebo podél porostů vzrostlých dřevin.

Lesní příloha bude obsahovat posouzení bezpečnosti dřevin jak v rámci stavby, tak i posouzení z hlediska provozní bezpečnosti. Posouzení bude zpracováno dendrologem/certifikovaným arboristou. Součástí bude posouzení současného růstového a zdravotního stavu dřevin a vyhodnocení stability ponechávaného porostu. Lesní příloha bude sloužit jako podklad pro žádost o odnětí z PUPFL. Součástí lesní přílohy budou dále informace o kategorii dotčeného lesa, včetně přehledné tabulky dočasných a trvalých záborů m2 PUPFL, jméno vlastníka, identifikační údaje předmětného pozemku, informace o LHP nebo LHO a definování předmětných SO/PS k jednotlivým pozemkům. Dále bude obsahovat znalecký posudek pro výpočet výše škody způsobené na lesních pozemcích a lesních porostech a výpočet poplatku za odnětí PUPFL. Dochází-li k dočasnému záboru, bude zpracován i plán rekultivace. Součástí bude i informace, na základě jednání s vlastníky, o nakládání s dřevní hmotou.

Pokud stavba zasahuje do ochranného pásma lesa (50 m od okraje lesa), budou uvedeny lesní pozemky, které jsou stavbou dotčeny, včetně uvedení důvodu zásahu.



Pro dotčené lesní pozemky bude Odborným lesním hospodářem v koordinaci s vlastníkem lesa zpracován Návrh změny LHP nebo LHO. Návrh změny LHP a LHO bude zpracován v souladu s dokumentem Problematika druhové skladby dřevin v rámci stavební činnosti. Odborný lesní hospodář stanoví další pěstební postupy na základě dendrologického posudku, zpracovaného odborným dendrologem/certifikovaným arboristou. Lesní pozemky v dopadové vzdálenosti stromů je žádoucí zalesnit vhodnými dřevinami s vyšší stabilitou a nižším vzrůstem, aby byl vytvořen kompaktní lesní porost se stabilními okraji. Návrh změny LHP nebo LHO by měl vyhodnotit i možnost přípravy území před samotným zahájením stavby a v předstihu cílenou probírkou posílit stabilitu ponechávaného porostu. Návrh změny LHP nebo LHO bude odborným podkladem pro změnu LHP nebo LHO.

Lesní příloha a Návrh změny LHP a LHO budou před projednáním s dotčenými orgány státní správy lesů a vlastníky dotčených pozemků odsouhlaseny zástupci O6 a O15.

Po jejich odsouhlasení Zhotovitel následně výše uvedené dokumenty projedná s dotčenými vlastníky lesních pozemků a orgány státní správy lesů. Změnu ve způsobu hospodaření v lese nebo omezení ve využívání pozemků určených k plnění funkcí lesa rozhodne orgán státní správy lesů a určí, kdo ponese náklady s tím spojené a kdo nahradí vlastníku lesa případnou újmu.

V případě nedohody s vlastníkem lesa s postupy dle § 10 zákona o drahách nebo § 22 lesního zákona bude projednána možnost změny kategorie lesa na les zvláštního určení dle § 8 lesního zákona.

Trvá-li nesouhlas se změnou kategorie lesa, je nutné rizikové pozemky, určené posudkem odborného dendrologa/certifikovaného arboristy, majetkoprávně vypořádat formou výkupu nebo vyvlastněním. Součástí je zpracování znaleckého posudku, který bude obsahovat ocenění újmy za předčasné smýcení lesních porostů. Následně bude projednáno trvalé odnětí, dočasný zábor včetně plánu rekultivace PUPFL nebo omezení lesních pozemků z plnění funkcí lesa (PUPFL), a to včetně možnosti převedení pozemků na jiný vhodný typ s následným předáním např. ÚZSVM.

- 4.15.11 Pokud bude odstranění vegetace z důvodu zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti provedeno správcem, resp. majitelem pozemku mimo režim připravované stavby před podáním žádosti o zahájení společného řízení, Zhotovitel Dokumentace ověří a doloží doklad o tom, že správce resp. majitel pozemku odstranil nebo odstraní vegetaci před zahájením stavebních činností na zhotovení stavby .

#### **4.16 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby – PDPS**

- 4.16.1 Zhotovitel zpracuje vykazování odpadů včetně vzorkování dle kapitoly 7.2.22-28 VTP/DOKUMENTACE/05/22.

- 4.16.2 **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.**

- 4.16.3 **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 4.16.4.**

##### **4.16.4 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, resp. recyklačního centra dle typu a kategorie odpadů a dopravu z místa stavby na skládku, resp. recyklačního centra,

- b) 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,
- c) doprava pro opětovné využití vyžísaného 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, resp. recyklačního centra,
- d) 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.

#### 4.16.5 Způsob vytvoření položek likvidace odpadů včetně dopravy

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

##### 4.16.5.2 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 \*)**

##### 4.16.5.3 Popis položky

V popisu položky bude uveden text:

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

##### 4.16.5.4 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. 541/2020 Sb., o odpadech, 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)

#### **4.16.6 SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy**

- 4.16.6.1 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,
- 4.16.6.2 zhotovitel v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby ocení celkové množství daného typu/kategorie odpadu, které je součástí Všeobecného objektu,
- 4.16.6.3 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,
- 4.16.6.4 v soupisu prací je SO 90-90 je zařazen do členění objektů dle Manuálu pro strukturu dokumentace a popisové pole: R.90 SO 90-90 - Likvidace odpadů včetně dopravy, v kategorii monitoringu (Formulář SOPS, XDC) do členění D.9.9 - Odpady.

#### **4.16.7 Souhrnný rozpočet**

- 4.16.7.1 pro vykazování nákladů stavby (rozpočty jednotlivých SO/PS) zařazených do souhrnného rozpočtu budou odpady vykazované jako náklady, které jsou součástí těchto SO/PS,
- 4.16.7.2 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. SPECIFICKÉ POŽADAVKY**

### **5.1 Všeobecně**

- 5.1.1 Stavba bude přednostně situována na pozemky ve správě SŽ, případně na pozemky v majetku České dráhy, a.s. (dále jen "ČD"). Umístění stavby na pozemky jiných vlastníků je možné až po odsouhlasení Objednatelům na základě opodstatněného návrhu Zhotovitele ještě před využitím cizího pozemku.

- 5.1.2 Pokud stavba bude situována na pozemky v majetku ČD, bude přednostně respektována hranice UMVŽST (tzn. umístění na pozemky, které budou převedeny do správy 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).
- 5.1.3 Součástí předmětu plnění této zakázky je i projekt podrobného IGP dle směrnice SŽ S4, vč. jeho projednání, a dále zhotovení podrobného IGP a jeho vyhodnocení. Vše pro rozsah prací dle schváleného Záměru projektu.
- 5.1.4 Výluky pro provedení inženýrskogeologického průzkumu, příp. dalších průzkumů, je nutné nárokovat dle pravidel pro plánování výlukové činnosti na tratích provozovaných SŽ, nejméně 4 měsíce před požadovaným termínem průzkumu. Počet výluk musí být nárokován v přiměřeném množství a s ohledem na omezení železničního provozu. Přednostně budou využívány výlukové časy sjednané pro činnost příslušného OŘ.
- 5.1.5 Dílčí odevzdání Dokumentace bude oproti odstavci 3.4.1 VTP/DOKUMENTACE/05/22 odevzdáno pouze v elektronické podobě v počtu 2 x USB flash disk.

## 5.2 Zpracování extenzivní simulace

- 5.2.1 V rámci 1. dílčího plnění bude zpracována a projednána dopravní technologie pro celý Plzeň – Klatovy a bude vycházet z výsledků zpracované extenzivní simulace.

## 6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatel (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým vnitřním dokumentům a předpisům a typové dokumentaci na 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>) a **<https://typdok.tudc.cz/> v sekci „archiv TD“**.

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  
Úsek provozně technický, OHČ**

Jeremenkova 103/23  
779 00 Olomouc

nebo e-mail: [typdok@tudc.cz](mailto:typdok@tudc.cz)

kontaktní osoba: XXXXXXXXXX

Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

## 7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Dopis O14 čj. 3867/2017-SŽDC-O14
- 7.1.2 Dopis O14 čj. 22098/2020-SŽ-GR-O14 a dokument „Dočasné požadavky na břevnové svítliny pro akce OŘ“
- 7.1.3 Tabulka CNM-MB
- 7.1.4 Stavební připravenost Mobiliiáře a ADZ
- 7.1.5 Seznam položek schvalovacího souboru Trackside Approval
- 7.1.6 Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC

Vypracoval: [REDACTED]

Elektronicky podepsáno:

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
Digitally signed by [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
Date: 2023.02.13 11:25:19 +01'00'

Schválil: [REDACTED]

Elektronicky podepsáno:

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
Digitálně podepsal  
[REDACTED]  
Datum: 2023.02.13  
12:01:42 +01'00'