

Příloha č. 2

Zvláštní technické podmínky

**Dokumentace pro společné povolení
Projektová dokumentace pro provádění stavby
Dozor projektanta**

**„Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P765 v
km 67,939 na trati Domažlice - Planá“**

Datum vydání: 05. 04. 2024

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1 Předmět díla	3
1.2 Rozsah a členění Dokumentace	3
1.3 Umístění stavby	4
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	4
2.1 Podklady a dokumentace	4
2.2 Související podklady a dokumentace.....	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	5
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA.....	5
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	6
4.3 Zabezpečovací zařízení	7
4.4 Sdělovací zařízení	9
4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	9
4.6 Železniční svršek a spodek	9
4.7 Nástupiště	10
4.8 Mosty, propustky, zdi	11
4.9 Železniční přejezdy	12
4.10 Ostatní objekty	13
4.11 Zásady organizace výstavby	13
4.12 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů).....	14
4.13 Životní prostředí	15
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	15
5.1 Všeobecně.....	15
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	16
7. PŘÍLOHY.....	17

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.

PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
DOSS	Dotčené orgány státní správy
ŽDC	Železniční dopravní cesta
AZI	Autorizovaný zeměměřický inženýr (dříve ÚOZI)
NSZ.....	Nový stavební zákon - zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění účinném od 1. 1. 2024
AZP	Aktualizace záměru projektu

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět díla

1.1.1 Předmětem Díla „**Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P765 v km 67,939 na trati Domažlice - Planá**“ je:

- a) **Zhotovení Projektové dokumentace pro společné povolení**, která specifikuje předmět Díla v takovém rozsahu, aby ji bylo možno projednat v řízení o povolení záměru, získat pravomocné povolení záměru (povolení stavby nebo zařízení) dle zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, účinného od 1. 1. 2024 (dále jen „NSZ“), včetně posouzení shody nebo vhodnosti pro použití prvku interoperability či ES prohlášení o ověření subsystému oznámeným subjektem a činností koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi a manuálu údržby.
- b) **Zpracování a podání žádosti o vydání povolení záměru** dle NSZ, včetně všech vyžadovaných podkladů, jejímž výsledkem bude vydání povolení záměru (povolení stavby nebo zařízení). 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).
- c) **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.
- d) **Výkon Dozoru projektanta** při zhotovení PDPS a při provádění 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 Cílem díla je výstavba přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného bez závor na přejezdu P765 v km 67,939 na trati Domažlice - Planá, výstavba přípojky NN pro napájení PZS, informace o stavu PZS prostřednictvím přejezdníků. Bude provedena výměna přejezdové konstrukce včetně rekonstrukce žel. svršku a odvodnění v místě přejezdu.

1.1.4 Principem navržené investiční akce je zvýšení kvality a bezpečnosti v oblasti železniční dopravy a dosažení vyšší bezpečnosti a spolehlivosti provozu na pozemních komunikacích.

1.2 Rozsah a členění Dokumentace

1.2.1 **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.“), která bude použita jako dokumentace pro vydání povolení záměru dle NSZ. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P5 směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen „SŽ SM011“).

1.2.2 **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.“). V případě, že bude před zahájením prací na PDPS již vydána prováděcí vyhláška pro PDPS dle NSZ, bude PDPS zpracována dle nové vyhlášky. Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P7 směrnice SŽ SM011.

1.2.3 **Dozor projektanta:** Zhotovitel uvede v závěru jednotlivých Technických zpráv v PDPS vyjádření Dozoru projektanta o souladu s návrhem technického řešení PDPS s dokumentací DUSP.

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

1.2.5 Oba stupně dokumentace (DUSP a PDPS) budou projednány a odsouhlaseny společně.

1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Stavba bude probíhat na trati č. 184 Domažlice – Planá u Mariánských Lázní v úseku Havlovice – Trhanov.

Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S632300179
Kraj	Plzeňský
Okres	Tachov
Katastrální území	Pernolec
Správce	OŘ Plzeň

Údaje o trati

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Havlovice (včetně) (býv. Pasečnice) - Tachov (mimo)
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6/F4
Součást sítě TEN-T	ANØ / NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	106 00
Číslo trati podle nákresného jízdního řádu	717A
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	184
Číslo traťového a definičního úseku	0331 30
Traťová třída zatížení	C3
Maximální traťová rychlost	60
Trakční soustava	N
Počet traťových kolejí	1

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Podklady a dokumentace

- 2.1.1 Dokumentace skutečného stávajícího stavu a podklady od jednotlivých Správ OŘ Plzeň si zhotovitel v rámci plnění předmětu díla zajistí u jednotlivých správ OŘ Plzeň, které je na vyžádání poskytnou.
- 2.1.2 Stávající karta železničního přejezdu P765 v km 67,939.

2.2 Související podklady a dokumentace

- 2.2.1 Geodetické a mapové podklady (část P.4) pro DUSP a PDPS v rozsahu TÚ 0331 km 66,900 – 69,000 včetně geodetického zaměření do hranic dráhy a platného ŽBP zajistí zadavatel prostřednictvím SŽG s platností k datu zaměření 3/2024 v datovém modelu podle metodického pokynu SŽ M20/MP005 ve znění Změny č. 6.
- 2.2.2 Případnou aktualizaci či doměření geodetických a mapových podkladů nad rámec podkladů předaných Objednatелеm si zajistí Zhotovitel. Tyto případné aktualizace či doměření prováděné po 1. 7. 2024 budou zpracovány dle M20/MP014.
- 2.2.3 Zbylé části geodetické dokumentace jsou předmětem plnění a zhotovitel si je ocení.
- 2.2.4 V km 66,2-67,1 je platný stavební projekt Oprava mostu ev. km 66,856 na TÚ 0331 (SŽG, 12/2020, poslední aktualizace 03/2022).
- 2.2.5 V km 67,1-67,6 je platný stavební projekt Výměna kolejnic Staré Sedliště-Tachov (SŽG, 04/2020, poslední aktualizace 02/2022).
- 2.2.6 V km 67,6-68,1 je platný stavební projekt Výměna pražců a kolejnic v km 67,595-68,104 a 68,796-69,145 na TÚ 0331 v úseku Staré Sedliště-Tachov zastávka (SŽG, 07/2021, poslední aktualizace 09/2021). V km 67,877-68,135 nebyl projekt GPK realizován.

- 2.2.7 V km 61,8-68,8 je platný stavební projekt Rekonstrukce nástupiště Pernolec (SAGASTA, 08/2021).
- 2.2.8 V km 68,8-69,1 je budoucí stavební projekt Výměna pražců a kolejnic v km 67,595-68,104 a 68,796-69,145 na TÚ 0331 v úseku Staré Sedliště-Tachov zastávka (SŽG, 07/2021, poslední aktualizace 09/2021). V tomto místě jej může do jeho realizace zastupovat nestavební projekt žel. svršku popisující lépe stávající GPK v terénu.
- 2.2.9 SŽG poskytne tyto projekty na vyžádání.

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) Opravná práce OŘ Plzeň: Přehled aktuálních opravných prací OŘ Plzeň bude předán při zahájení projekčních prací.
 - b) Investiční stavba „Výstavba PZS se závory P766 v km 68,493 na trati Domažlice – Planá“ byla realizována v březnu 2024.
 - c) Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P692 v km 8,956 na trati Domažlice – Planá.
 - d) Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P698 v km 13,997 a zrušení přejezdu P697 v km 13,273 na trati Domažlice – Planá.
 - e) Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P699 v km 14,291 na trati Domažlice – Planá.
 - f) Zrušení přejezdu P708 v km 23,673 na trati Domažlice – Planá.
 - g) Rekonstrukce mostu v km 20,691 na trati Domažlice - Planá u M.L.

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 Zhotovitel díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části z předchozího stupně dokumentace a související dokumentace, a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.3 Odstavce 3.4.8, 3.4.15 a 3.4.17 ve VTP/DOKUMENTACE/06/23 se ruší a nahrazují se následujícími odstavci:
- „3.4.8 **Součástí odevzdání Dokumentace ve stupni PDPS k připomínkovému řízení** bude vždy oceněný Soupis prací s výkazem výměr v otevřené formě ve formátu *.XLSM nebo *.XLSX a v elektronické podobě ve formátu *.PDF (viz 3.4.19 těchto VTP) v rozsahu a podrobnostech stanoveném vyhláškou 169/2016 Sb. [46] a Směrnicí SŽDC č. 20 [77].
- 3.4.15 **Definitivní odevzdání oceněného a neoceněného Soupisu prací v Dokumentaci ve stupni PDPS proběhne v otevřené formě ve formátu *.XLSX nebo *.XLSM** a v elektronické podobě v uzavřené formě ve formátu *.PDF (viz 3.4.19 těchto VTP).
- 3.4.17 Zhotovitel se zavazuje k součinnosti s Objednatel v probíhajícím zadávacím řízení na zhotovení stavby při řešení dodatečných informací, doplnění, či opravě Dokumentace ve stanovených lhůtách tak, aby nedošlo k posunu termínů podání nabídek. V případě potřeby úpravy Soupisu prací v probíhajícím zadávacím řízení na zhotovení stavby Zhotovitel odevzdá opravený Soupis prací Objednateli vždy v oceněné a neoceněné variantě v elektronické podobě v otevřené formě ve formátu *.XLSM nebo *.XLSX a v elektronické podobě v uzavřené formě ve formátu *.PDF (viz 3.4.19 těchto

VTP). Na základě těchto úprav v Soupisu prací provede Zhotovitel aktualizaci Dokumentace v rozsahu všech příloh, kterých se tyto změny týkají nejpozději před zahájením zhotovení stavby."

- 4.1.4 Zhotovitel nebude zpracovávat 3D vizualizace, 3D zákresy vizualizací do fotografií a videokompozice dle kapitoly 9. Vizualizace, zákresy do fotografií a videokompozice VTP/DOKUMENTACE.
- 4.1.5 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.
- 4.1.6 Definitivní předání Dokumentace dle odst. 3.4.18 VTP/DOKUMENTACE/06/23 proběhne na médiu: CD (DVD).
- 4.1.7 Zhotovitel zpracuje vazbu na Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty (JZP ŽDC). Stavové informace (logy), doplňková data a záznamy zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a DOTS budou ukládána v Jednotném záznamovém prostředí železniční dopravní cesty do vybraných užitečných úložných oblastí (UÚO). Při návrhu vazby na JZP ŽDC bude postupováno dle dokumentu „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“ viz příloha č. 7.1.8 těchto ZTP.
- 4.1.8 V celém dokumentu VTP/DOKUMENTACE/06/23 se odkazy na „směrnici MD č. V-2/2012 [57]“ nahrazují odkazem na „Pravidla [57]“. Odkaz [57] v článku 12.2 Platné obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky ČR ve VTP/DOKUMENTACE/06/23 se nahrazuje následujícím zněním: „[57] Pravidla pro postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, čj.: MD-41709/2023-910/2, Prosinec 2023“.

4.2 Dopravní technologie

4.2.1 Popis stávajícího stavu

- 4.2.1.1 Dispečerská stanoviště: SD (D3) Bor: Bělá nad Radbuzou (mimo) – Tachov (mimo)
- 4.2.1.2 Přilehlá ŽST se sídlem dirigujícího dispečera: ŽST Bor
- 4.2.1.3 Ostatní přilehlé ŽST: Bělá nad Radbuzou, Tachov
- 4.2.1.4 Největší povolená délka vlaku: 180 m
- 4.2.1.5 Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy): 156 m
- 4.2.1.6 Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy) (Domažlice - Tachov): 45 m
- 4.2.1.7 Normativ délky O (vlaky zastávkové) (Domažlice - Tachov): 45 m
- 4.2.1.8 Nejvyšší traťová rychlost v úseku Domažlice odb. v. 401 - Planá u Mar. Lázní [km/h]: 60
- 4.2.1.9 Trať 717A Domažlice – Planá u Mariánských Lázní je tratí s VDS, v úseku Bor – Tachov je provozováno cca 16 vlaků osobní dopravy denně plus 2x Sv. Nákladní doprava je zastoupena jedním párem Mn vlaků.
- 4.2.1.10 Trať D3 je rozdělena na pět prostorových oddílů, rušený přejezd P765 se nachází v prostorovém oddíle dopravní D3 Staré Sedliště – ŽST Tachov.
- 4.2.1.11 Dopravní D3 s kolejovým rozvětvením určené pro křižování, předjíždění a dostižení dle PND3 pro trať Bělá nad Radbuzou - Tachov: Třemešné pod Přimdou, Stráž u Tachova (za použití manipulační koleje č. 2), Staré Sedliště

4.2.2 Požadavky na nový stav

- 4.2.2.1 V případě, že stavbou dojde ke změnám parametrů dráhy (např. zvýšení traťové rychlosti) dodat podklady pro tvorbu ZDD s dostatečným předstihem na odbor technologie OŘ Plzeň.

4.3 Zabezpečovací zařízení

4.3.1 Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1 Přejezd P765 v km 67,939 je zabezpečen pouze výstražnými kříži bez přejezdového světelného zabezpečovacího zařízení.

4.3.2 Požadavky na nový stav - investiční stavba

- 4.3.2.1 Na přejezdu P765 v km 67,939 trati Domažlice - Tachov bude vybudováno nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor PZS 3SBL s pozitivním signálem.
- 4.3.2.2 Přejezdové zabezpečovací zařízení musí vyhovovat platné legislativě, tj. především Zákonu o pozemních komunikacích, ČSN 34 2650 ed.2 a ČSN 73 6380 z roku 2020.
- 4.3.2.3 Na přejezdu budou osazeny nové výstražníky. Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami.
- 4.3.2.4 U výstražníků se špatným přístupem pro údržbu budou zřízeny servisní plošiny.
- 4.3.2.5 V rámci stavby budou použity výstražné kříže s délkou ramen 1200 mm bez žlutozeleného fluorescenčního zvýraznění a výstražníky se svítilnami v LED provedení.
- 4.3.2.6 Přesný počet výstražníků bude upřesněn v rámci Rozhodnutí DÚ o změně a rozsahu zabezpečení tak, aby bylo zajištěno pokrytí vyzařovacími poli výstražníků všech komunikací zaústěných do prostoru přejezdu.
- 4.3.2.7 Počet a úhly směřování světelných výstražníků budou vyřešeny v rámci zpracované projektové dokumentace z hlediska zajištění rozhledových poměrů na výstražníky pro řidiče silničního vozidla dle znění ČSN 73 6380.
- 4.3.2.8 Umístění výstražníků musí respektovat dopravní prostor pozemní komunikace (silnice) a musí zajistit pokrytí všech komunikací zaústěných do prostoru přejezdu. Současně musí být řešeny i účelové komunikace nebo sjezdy na pozemky, které se nachází v blízkosti přejezdu.
- 4.3.2.9 Je nutné zajistit dodržení minimální a maximální potřebné vzdálenosti nejbližších částí výstražníků nebo jejich nosné konstrukce od zpevněné části krajnice komunikace nebo vozovky a od osy koleje s dodržením jejich viditelnosti ze všech příjezdových komunikací.
- 4.3.2.10 Zároveň je třeba prověřit případné doplnění dopravního značení na přilehlých komunikacích (PČR DI a SSÚ). V případě osazování dopravních značek je nutné značky osadit tak, aby nedošlo k narušení viditelnosti výstražníků dle ČSN 73 6380.
- 4.3.2.11 V rámci zajištění rozhledových poměrů na přejezdu požadujeme úpravu účelové komunikace vlevo trati (tj. narovnání s odtěžením terénu, odstranění vzrostlých stromů). Související terénní úpravy nutno provést tak, aby bylo zajištěno svedení vod mimo těleso dráhy a aby nedocházelo k zaplavování prvků zabezpečovacího zařízení.
- 4.3.2.12 Technologie zařízení bude reléového typu s elektronickými doplňky obdobného typu s ostatními přejezdy v dané oblasti.
- 4.3.2.13 Vnitřní technologie PZS se umístí do nového zatepleného, betonového technologického objektu se sedlovou střechou s řízeným temperováním provedeném dle pokynu SŽ PO-10/2020-GŘ, který se umístí poblíž přejezdu. Umístění technologického objektu do terénu bude řešeno dle pokynů výrobce (např. na betonové patky) a bude umístěn tak, aby vyhověly rozhledové poměry na přejezdu dané normou ČSN 73 6380 pro Vž = 10 km/h. Kolem technologického objektu bude vybudovaná zpevněná plocha, která zabrání prorůstání travin v minimální šíři 1 m.

- 4.3.2.14 Dveře technologického objektu budou osazeny dveřním kontaktem pro budoucí zapojení do systému shodného pro přenos v dané lokalitě a budou umístěny tak, aby byla přímá viditelnost na přejezd P765.
- 4.3.2.15 Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích budou navrženy počítače náprav umístěné ve stávajícím technologickém objektu PZS P766 s využitím směrových výstupů pro potřeby anulace PZS. Spouštění přejezdu bude prováděno automaticky jízdou vlaku. Počítače náprav budou nové generace s automatickou regulací parametrů venkovních čidel a s možností dálkového resetu. Počítače náprav a technologie PZS budou doplněny 3-stupňovými přepětovými ochranami, včetně ochran snímačů počítačů náprav umístěných v kolejišti. U venkovních prvků pro PZS bude provedena ochrana před atmosférickými vlivy dle platných norem. Budou využity stávající úseky a doplněny nové úseky počítačů náprav u technologie PZS na přejezdu P766.
- 4.3.2.16 Přibližovací úseky PZS budou vypočteny a situovány pro traťovou rychlost vyšší než stávající dle návrhu projektanta.
- 4.3.2.17 Pro všechny venkovní prvky PZS bude vybudována nová kabelizace.
- 4.3.2.18 Budou položeny nové vazební kabely pro počítače náprav a ostatní technologie mezi novým PZS P765 v km 67,939 a stávajícím PZS P766 v km 68,493.
- 4.3.2.19 Nová kabelizace pro PZS včetně venkovních prvků počítačů náprav bude provedena dle platných norem, předpisu SŽ S4 Železniční spodek, TKP staveb v platném znění a bude přednostně umístěna na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace.
- 4.3.2.20 Při křížení kabelizace s komunikací, nebo kolejí, bude kabelizace prováděna řízeným protlakem. Zemniče musí být uloženy v samostatné kabelové rýze (nesmí být uloženy do společné kynety s kabely zajišťujícími provoz zabezpečovacího zařízení).
- 4.3.2.21 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/50 Hz.
- 4.3.2.22 Přenos informací na drážní vozidlo bude zajištěn prostřednictvím přejezdníků. V rámci stavby dojde k úpravám a vytvoření vazeb na stávající zabezpečovací zařízení PZS P766 v km 68,495.
- 4.3.2.23 PZS bude vybaveno stavovou a měřicí diagnostikou s možností dálkového přenosu dat. Diagnostika musí vycházet z koncepce TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z.
- 4.3.2.24 Pro zabezpečení stavebních postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.
- 4.3.2.25 Pro napájení nového PZS bude navržena nová napájecí přípojka. Napájení PZS bude osazeno 3-stupňovou ochranou proti přepětí. Základní napájení přejezdu bude přes jednofázový dobíječ. Záložní napájení bude z akumulátorů dimenzovaných na provoz minimálně 8 hodin. Akumulátory budou bezúdržbové, s volnou hladinou elektrolytu, u kterých není potřeba zřizovat zvláštní klimatizovanou skříň, s životností 20 let.
- 4.3.2.26 V rámci projektové dokumentace je nutné zpracovat tabulku přejezdu a situační schéma PZS, vše s odpovídajícím schválením.

4.4 Sdělovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 V zájmovém území se nachází síť ve správě SŽT.

4.4.2 Požadavky na nový stav - investiční stavba

- 4.4.2.1 U technologického objektu bude zřízen nový VTO ve sdruženém pilíři s místním ovládáním.
- 4.4.2.2 Dle SMĚRNICE SŽ TS1/2022 – SZ Optické kabely a jejich příslušenství v přenosové síti státní organizace Správa železnic platí, že pokud bude délka nově budované kabelové trasy delší než 500 m, budou položeny 3 x HDPE (fialová, modrá a černá) a TK 10XN v provedení s ochranným kovovým obalem.
- 4.4.2.3 Požadujeme dodržovat všeobecné podmínky pro práci na kabelech a v jejich blízkosti.
- 4.4.2.4 Požadujeme ochranu stávajících kabelů, pokud dojde k jakékoliv manipulaci, žádáme o informování pracovníků servisní organizace SŽT ČD-Telematika v dostatečném předstihu.
- 4.4.2.1 U přechodů komunikací a kolejišť požadujeme založení chrániček s dostatečnou dimenzí a kapacitní rezervou pro uložení 3 HDPE, TK a ostatní kabeláže SŽ. Na koncích požadujeme osazení kabelového objektu (SiS) a napojení na stávající kabeláž, vše dle Směrnice SŽ TS 1/2022 – SZ, vydání II.
- 4.4.2.2 V rámci dokumentace požadujeme zpracování kabelové knihy.
- 4.4.2.3 V případě umělých staveb požadujeme v rámci objektu zajištění kabelovodu nebo kabelového žlabu pro kabelové síť SŽ.
- 4.4.2.4 Upozorňujeme, že v březnu 2024 bude ukončena investiční stavba „Výstavba PZS se závorami P766 v km 68,493 na trati Domažlice – Planá“ a do konce června 2024 bychom měli obdržet dokumentaci skutečného provedení s geodetickým zaměřením kabelových tras zasahujících do připravované stavby „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P765 v km 67,939 na trati Domažlice – Planá“.

4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 V současné době není pro přejezd P765 km 67,939 k dispozici přípojka NN.
- 4.5.1.2 Na zastávce Pernolec se nachází nově vybudovaná elektrická přípojka (ČEZ a.s.) s hlavním jističem 3x 20A/B a elektroměrem umístěným v rozvaděči RE, který se nachází na nástupišti. Vedle rozvaděče RE je rozvaděč RE1, ze kterého je napojen technologický objekt (TO) železničního přejezdu P766 a venkovní osvětlení zastávky s jistěním 3x 10A/B a podružným elektroměrem. Elektrická přípojka pro TO (P766) je vzdálena cca 550 m od přejezdu (P765), po nutné úpravě (navýšení hlavního jističe před elektroměrem) by bylo možné její využití i pro železniční přejezd P765.

4.5.2 Požadavky na nový stav - investiční stavba

- 4.5.2.1 K nově vybudovanému železničnímu přejezdu (P765) je nutné vybudovat novou 3f elektrickou přípojku NN. Připojení bude z nového přípojného bodu určeného ČEZ a.s. nebo ze železničního přejezdu (P766).
- 4.5.2.2 Požadujeme osadit pilířovou plastovou sestavu kabelových skříní a rozvaděčů, sestávající se z přívodní kabelové skříně (KS) s jistěním, elektroměrového rozvaděče (RE) s hlavním jističem a elektroměrem, rozvaděčem TO-PZZ pro připojení technologického objektu PZZ vybaveného jisticími prvky pro napájení železničního přejezdu (P765).

- 4.5.2.3 Pilířová sestava bude opatřena povrchovou úpravou odolnou proti UV záření.
- 4.5.2.4 Hodnoty jistících prvků určit s ohledem na odběr elektrické energie TO-PZZ a typ napájecího kabelu NN s ohledem na délku a impedanci. Vše projednat s příslušným projektantem.
- 4.5.2.5 Kabelovou přípojku NN ukončit plastovým elektro pilířem u nového TO P765.
- 4.5.2.6 Pilířový rozvaděč TO-PZZ bude vybaven zásuvkou pro připojení mobilního náhradního zdroje elektrické energie, přepínačem SÍŤ/NZ, svodiči přepětí, jistícími prvky.
- 4.5.2.7 Dělicím místem pro údržbu mezi SEE Plzeň a SSZT Plzeň bude v rozvaděči TO-PZZ, odvodní svorky jističe odvodního kabelu NN do rozvaděče v novém technologickém objektu PZZ.

4.6 Železniční svršek a spodek

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Železniční svršek v místě přejezdu je tvořen dřevěnými pražci z roku 2014, kdy byla v místě přejezdu provedena poslední oprava. Upevnění je žebrové, tuhé, kolejnice v místě přejezdu tvaru S49 z roku 1982. Navazující úsek koleje je tvořen starším materiálem. Od začátku tratě je mezi km 67,795 – 67,877 železniční svršek tvořen sestavou regenerovaných betonových pražců SB3 s rozponovým upevněním a kolejnicemi tvaru A z roku 1948. Mezi km 67,922 - 67,948 je vloženo kolejové pole s přejezdem tvaru S49 na dřevěných pražcích. Od km 67,948 pokračují dřevěné pražce s kolejnicemi tvaru A.
- 4.6.1.2 Směrové poměry jsou v místě přejezdu komplikované. Přejezd se nachází v kružnicové části oblouku $R = 250\text{ m}$, $D = 80\text{ mm}$. Oblouk začíná v km 67,890 a končí v km 68,113 s délkou přechodnic 34 a 40 m.
- 4.6.1.3 Sklonové poměry v dotčeném úseku tratě: Od začátku tratě kolej stoupá ve spádu +0,1‰ mezi km 66,878 – 67,377 a dále mezi km 67,377 - 68,506 trať stoupá ve sklonu 2‰.
- 4.6.1.4 Nejvyšší traťová rychlost uvedeného traťového úseku je 60 km/h s tím, že ve směru jízdy do Tachova je maximální rychlost omezena od km 67,880 – 67,945 na 10 km/h a ve směru jízdy do Boru je rychlost omezena od km 68,060 – 67,935 na 30 km/h z důvodu špatných rozhledových poměrů přejezdu P765.
- 4.6.1.5 Dotčený úsek koleje včetně kolejového pole s přejezdem je stykovaný.
- 4.6.1.6 Železniční spodek v místě přejezdu tvoří původní drážní těleso bez konstrukčních vrstev. Odvodnění zemní pláně je řešeno svodem do okolních nezpevněných příkopů.
- 4.6.1.7 V místě přejezdu probíhají podél tratě drážní příkopy neurčitého sklonu. Z levé strany tratě častěji dochází ke splavování zemin a zaplavování přejezdové konstrukce.

4.6.2 Požadavky na nový stav - opravná práce OŘ Plzeň

- 4.6.2.1 V rámci opravné práce bude provedena rekonstrukce úseku koleje mezi km 67,877 – 68,135 v délce cca 260 m s navázáním na betonové pražce před a za tímto úsekem s přejezdem.
- 4.6.2.2 V místě přejezdu bude provedena rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku v potřebné délce odpovídající řešení projektu. Konstrukce železničního svršku a spodku bude navržena s ohledem na příslušné předpisy železničního spodku SŽ S4 a železničního svršku SŽ S3, pro příslušný druh trati.

- 4.6.2.3 Železniční svršek požadujeme navrhnout z nových kolejnic 49E1 na betonových pražcích, vhodného rozdělení pražců, dle požadavků dotčených předpisů.
- 4.6.2.4 Typ sanace železničního spodku bude navržen na základě inženýrskogeologického průzkumu, který bude podkladem pro návrh sanace železničního spodku včetně odvodnění.
- 4.6.2.5 Součástí sanace železničního spodku bude odvodnění zemní pláně, které navrhujeme vyústit volně na terén na pravé straně tratě. V rámci úprav odvodnění nutno ověřit a případně obnovit odvodnění podél levé strany tratě v rozsahu mezi km 67,730 – 67,960.
- 4.6.2.6 V rekonstruovaném úseku bude zřízena bezстыková kolej dle předpisu SŽ S3/2 Bezстыková kolej v platném znění.
- 4.6.2.7 Železniční svršek bude soustavy S49. Budou použity nové betonové pražce délky 2,6 m a nové kolejnice tvaru 49E1.
- 4.6.2.8 Upevňovadla v přejezdové konstrukci budou s antikorozní úpravou.

4.7 Nástupiště

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 V rozsahu možného obvodu staveniště se nachází dopravní D3 Pernolec s jednostranným úrovnovým nástupištěm, realizovaným v rámci investiční akce: Výstavba PZS se závorami P766 v km 68,493 na trati Domažlice – Planá.
- 4.7.1.2 Nástupiště se nachází vpravo traťové koleje mezi km 68,411 – 68,471 v délce 60 m sestavené z prefabrikovaných dílů typu H130.
- 4.7.1.3 Přístup na nástupiště je řešen úrovnovým přístupem z obce Pernolec.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Nepředpokládá se stavební zásah do nově rekonstruovaného nástupiště zastávky Pernolec.

4.8 Mosty, propustky, zdi

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 Most ev. km 66,856, ocelový trámový plnostěnný, bez mostovky, přímo pojížděný, kolejnice 49 E1, podkladnice na mostu DFF 300 s pružným upevněním Vossloh ve výběžích žebrové, délka mostu 22,70 m, délka přemostění 13,30 m, výška mostu 5,47 m, šířka mostu 5,52 m. Rok výstavby 1910, opěry sanovány v roce 2011, konstrukce nahrazena novou v roce 2021.
- 4.8.1.2 Propustek ev. km 67,159, kamenný deskový, kolmá světlost otvoru 0,60 m, výška propustku 3,40 m, výška lože a přesypu 2,15 m, šířka objektu 8,80 m. Rok výstavby 1910.
- 4.8.1.3 Propustek ev. km 67,491, kamenný deskový, kolmá světlost otvoru 0,60 m, výška propustku 3,50 m, výška lože a přesypu 2,25 m, šířka objektu 8,80 m. Rok výstavby 1910.
- 4.8.1.4 Propustek ev. km 67,694, kamenný deskový, kolmá světlost otvoru 0,60 m, výška propustku 4,35 m, výška lože a přesypu 3,10 m, šířka objektu 13,95 m. Rok výstavby 1910.
- 4.8.1.5 Propustek ev. km 68,140, kamenný deskový, kolmá světlost otvoru 0,60 m, výška propustku 5,60 m, výška lože a přesypu 4,55 m, šířka objektu 16,30 m. Rok výstavby 1910.
- 4.8.1.6 Propustek ev. km 68,382, kamenný deskový, kolmá světlost otvoru 0,60 m, výška propustku 1,55 m, výška lože a přesypu 0,50 m, šířka objektu 4,80 m. Rok výstavby 1910.

- 4.8.1.7 Propustek ev. km 68,619, železobetonový trubní, kolmá světlost otvoru 0,60 m, výška propustku 1,85 m, výška lože a přesypu 1,15 m, šířka objektu 7,10 m. Rok výstavby 1971.
- 4.8.1.8 Propustek ev. km 68,882, železobetonový trubní, kolmá světlost otvoru 0,60 m, výška propustku 1,80 m, výška lože a přesypu 0,75 m, šířka objektu 8,20 m. Rok výstavby 1971.
- 4.8.1.9 Propustek ev. km 69,081, betonový trubní, kolmá světlost otvoru 0,40 m, výška propustku 1,20 m, výška lože a přesypu 0,75 m, šířka objektu 7,40 m. Rok výstavby 1935.
- 4.8.2 **Požadavky na nový stav - opravná práce OŘ Plzeň**
- 4.8.2.1 Nová kabelizace pro PZS bude provedena dle platných norem, předpisu SŽ S4 Železniční spodek, TKP staveb v platném znění a bude přednostně umístěna mimo mostní objekty na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace.

4.9 Železniční přejezdy

4.9.1 Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1 Železniční přejezd v km 67,939 (P765) kříží účelovou lesní komunikaci a leží na trati Havlovice – Tachov v traťovém úseku Staré Sedliště – Tachov. Poslední významná oprava přejezdu byla provedena v roce 2014.
- 4.9.1.2 Přejezd se nachází v oblouku o poloměru $R = 250$ m s převýšením $D = 80$ mm.
- 4.9.1.3 Přejezd je tvořen betonovými panely na dřevěných pražcích. Šířka přejezdové konstrukce měří 6 m. Přejezd kříží železniční trať v úhlu 120° .
- 4.9.1.4 V okolí přejezdu je nefunkční odvodnění, odvodnění zemní pláně není ve stávajícím stavu vyřešeno.
- 4.9.1.5 Přejezd se nachází na lesní účelové komunikaci a není nijak chráněn proti stékající vodě z okolních pozemků a lesní účelové komunikace.
- 4.9.1.6 Železniční přejezd v km 67,939 (P765) křížící účelovou lesní komunikaci a leží v přímé koleji.

4.9.2 Požadavky na nový stav - opravná práce OŘ Plzeň

- 4.9.2.1 V rámci opravné práce bude provedena demontáž stávající přejezdové konstrukce a vložena nová celopryžová konstrukce vhodná pro daný úhel křížení. Konstrukce musí splňovat podmínky předpisu SŽ S4/4 Železniční přejezdy a vzorových listů Ž11.
- 4.9.2.2 Stavební úprava nově zřizovaných a rekonstruovaných přejezdů musí splňovat ustanovení normy ČSN 73 6380, ČSN 73 6360-1 a ČSN 73 6360-2.
- 4.9.2.3 V souladu s předpisem SŽ S4/4 čl. 4 požadujeme upravit úhel křížení dle ČSN 73 6380 tak, aby přejezd splňoval po realizaci rekonstrukce úhel křížení nejméně 75° . Je nežádoucí, aby se umístění přejezdu posunulo do přechodnice dotčeného oblouku.
- 4.9.2.4 V rámci úprav pozemní komunikace požadujeme, aby konstrukční vrstvy komunikace vně závěrných zídek byly provedeny v souladu s ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, vzorového listu Ž11 „Železniční přejezdy a přechody“ a TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ včetně zazubení.
- 4.9.2.5 Vzhledem k nutné úpravě komunikace požadujeme vložit vlevo tratě ochranu proti stékající vodě formou prahové vpusti v provedení monoblok pro zatížení F900 a potřebné světlosti (min. typu DN 300).

- 4.9.2.6 V rámci stavby bude provedena výměna stávající konstrukce za rozebíratelnou celopryžovou se závěrnými zídkami. Konstrukce železničního svršku a spodku bude navržena s ohledem na příslušné předpisy železničního spodku SŽ S4 a železničního svršku SŽ S3, pro příslušný druh tratě, přičemž upřednostníme v návrhu řešení celopryžovou konstrukci bez táhel včetně pryžových závěrných zídek.
- 4.9.2.7 Součástí rekonstrukce bude také sanace železničního spodku včetně odvodnění.
- 4.9.2.8 Současně požadujeme, aby součástí řešení odvodnění byla úprava podélného propustku pod komunikací převádějící srážkové vody drážních příkopů pod komunikací včetně dořešení navázání na stávající příkopy.

4.9.3 Požadavky na nový stav pozemní komunikace - investiční stavba

- 4.9.3.1 Stávající komunikace má nevyhovující směrové vedení a proměnlivou šířku v délce přejezdu. Šířka komunikace a směrové vedení bude sjednocené a upravené na dostatečnou šíři.
- 4.9.3.2 Konstrukční vrstvy komunikace vně závěrných zídek budou provedeny v souladu s ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, vzorovým listem Ž11 „Železniční přejezdy a přechody“ a TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“.
- 4.9.3.3 Nové povrchy silniční komunikace budou navrženy v takovém rozsahu, aby niveleta komunikace plynule navazovala na přilehlé úseky dle ČSN 73 6380 a ČSN 73 6310.
- 4.9.3.4 V rámci zpracování dokumentace přilehlých komunikací, požadujeme zpracovat dokumentaci do vzdálenosti cca 100 m vlevo trati a 30 m vpravo trati.
- 4.9.3.5 Levá komunikace bude rozdělena na dva stavební objekty, a to na SO začínající u závěrné zídky a končící ve vzdálenosti 35 m vlevo od závěrné zídky, druhý SO zde naváže a bude ukončen za horizontem komunikace tj 100 m od závěrné zídky.
- 4.9.3.6 Spáry napojení ABS povrchů i závěrných zídek budou proříznuty a zality pružnou modifikovanou zálivkou.

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 V rámci zpracování dokumentace požadujeme zjistit počet a druh inženýrských sítí, jejich dotčení stavbou a navrhnout jejich případné přeložení.

4.11 Zásady organizace výstavby

- 4.11.1 U nutných výluk požadujeme přijmout takovou technologii prací, která přinese co největší zkrácení výlukových prací a co nejmenší rozsah výluk drážní dopravy. Výlukové práce požadujeme realizovat ideálně v zákrytu jiných výlukových prací.
- 4.11.2 Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.11.3 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí koleje, popř. ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku, v daném stavebním postupu - časovém období.
- 4.11.4 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 významných denních nebo nočních výluk zastavujících provoz);
- b) vymezení vylučovaných kolejí (námezíkem či hrotem výhybky/návěstidlem/kilometricky);
- c) činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ) a zajištění jízdy vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích;
- d) při všech změnách stavu je nutno přesně specifikovat rozsah funkčnosti ZZ;
- e) stručný rozsah prací;
- f) počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout, a vyčíslení finanční náročnosti NAD;
- g) přístup mechanizace;
- h) přístup mechanizace na staveniště.

4.11.5 V dokumentaci budou vyznačeny předpokládané plochy zařízení staveniště, nutné pro výstavbu jednotlivých SO a PS, vytipovány přípojný body elektrické energie, telefonu, vody, popř. plynu včetně řešení nutného sociálního zázemí pro pracovníky. Podmínky napojení na inženýrské sítě pro účely zařízení staveniště budou předběžně projednány se správci sítí.

4.12 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů)

- 4.12.1 Poskytování geodetických podkladů se řídí Pokynem generálního ředitele SŽ PO 06/2020-GR, Pokyn generálního ředitele k poskytování geodetických podkladů a činností pro přípravu a realizaci opravných a investičních akcí.
- 4.12.2 Zhotovitel je povinen v případě prací na úplných mapových podkladech zahájených po 30. 6. 2024 si alespoň 1 měsíc předem vyžádat mapové podklady na SŽG ve vazbě na stav DTMŽ.
- 4.12.3 Závným formátem mapových podkladů a mapové geodetické dokumentace po 30. 6. 2024 je ŽXML. Mapové podklady zajišťované SŽG do 30. 6. 2024 mohou být vydávány i ve formě, která je stanovena pro přechodné období DTMŽ <https://www.spravazeleznice.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/digitalni-technicka-mapa-zeleznice-technicke-standardy/prechodne-obdobi-dtmz-technicke-specifikace>.
- 4.12.4 Zhotovitel se zavazuje předat doplněné a úplné mapové podklady po 30. 6. 2024 podle pravidel uvedených v předpisu SŽ M20/MP014 ve formátu ŽXML. Zhotovitel se zavazuje data ve formátu ŽXML předat plně navázána na stav v informačním systému DTMŽ a DTM krajů.
- 4.12.5 **Na neelektrizovaných tratích** musí být návrh vytyčovací sítě řešen s vědomím, že ŽBP upravené pro potřeby vytyčovací sítě má plnit současně funkci zajištění PPK, a to v souladu s požadavky dle dopisu Ředitele O13, čj. 168954/2021-SŽ-GR-O13, Zajištění prostorové polohy na neelektrizovaných tratích SŽ (viz Příloha 7.1.1 těchto ZTP).
- 4.12.6 Geodetické a mapové podklady (část P.4) pro DUSP a PDPS v rozsahu TÚ 0331 km 66,900 – 69,000 včetně geodetického zaměření do hranic dráhy a platného ŽBP zajistí zadavatel prostřednictvím SŽG s platností k datu zaměření 3/2024 v datovém modelu podle metodického pokynu SŽ M20/MP005 ve znění Změny č. 6.
- 4.12.7 **Zhotovitel je povinen vyřešit napojení nového směrového a výškového řešení osy koleje na všechny navazující úseky trati. V řešené lokalitě je k dispozici platný projekt PPK, který SŽG poskytne prostřednictvím Objednatele na vyžádání. Dle odst. 3.2.12 VTP/DOKUMENTACE/06/23 zajistí Zhotovitel prostřednictvím AZI Objednatele kontrolu řešení PPK. Návrh řešení PPK požaduje SŽG zaslat v dostatečném časovém předstihu před odevzdáním kompletní dokumentace k připomínkovému řízení.**

4.12.8 Zbylé části geodetické dokumentace jsou předmětem plnění a zhotovitel si je ocení.

4.13 Životní prostředí

- 4.13.1 Součástí Dokumentace bude zpracovaná kapitola Environmental, Social and Governance (dále jen „ESG“), kde bude uvedena přehledná tabulka tzv. Environmental and Social plan s uvedenými požadavky na evropské standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti (dále jen „ESRS“). Součástí bude i vyhodnocení předmětných rizik v souladu s ESRS. Předmětná kapitola bude konzultována s garantem na ŽP Objednatele.
- 4.13.2 V případě jednání Zhotovitele s orgány ochrany přírody, Zhotovitel vždy přizve specialistu životního prostředí Objednatele.
- 4.13.3 Dokladová část bude obsahovat kapitolu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části. Součástí bude mj. odůvodněné stanovisko orgánu ochrany přírody dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny k lokalitám NATURA 2000 a vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí.
- 4.13.4 Součástí projektové dokumentace bude návrh na postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály, aby bylo maximalizováno jejich opětovné použití a navrhnout nakládání s vedlejšími produkty, stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace v souladu se směrnicí SŽ SM 096, čl. 9, v platném znění. V soupisu prací a rozpočtu bude kapitola bourací práce - odpady zahrnovat nejen jednotlivé položky množství materiálu a jeho likvidace nebo recyklace, ale také položku: Zpracování závěrečné zprávy odpadového hospodářství stavby dle SŽ SM 096.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1 Všeobecně

- 5.1.1 **Stavební objekty a provozní soubory budou zpracovány samostatně pro „investiční část“ a samostatně pro „opravnou část“.**
- 5.1.2 **Stavební objekty železničního svršku a spodku včetně přejezdové konstrukce a umělých staveb budou prováděny v „opravné části“ - Opravná práce OŘ Plzeň.**
- 5.1.3 **Provozní soubory technologických zařízení, silnoproudu a úprava přilehlých komunikací mimo přejezdovou konstrukci (od závěrných zídek) budou prováděny v „investiční části“ - Investiční stavba.**
- 5.1.4 **Stavba bude rozpočtově a položkově oddělena na samostatnou „investiční část“ a samostatnou „opravnou část“. Rovněž budou zpracovány dva samostatné souhrnné rozpočty a dvě samostatná ekonomická hodnocení (EH).**
- 5.1.5 **Alternativně lze dohodnout zpracování EH pouze na investiční část.**
- 5.1.6 **Do celkových investičních nákladů stavby bude započtena pouze vlastní „investiční část“ stavby.**
- 5.1.7 **Každý ze samostatných rozpočtů bude zpracován v odpovídajících cenových databázích příslušných pro investice (např. OTSKP) dle platné směrnice pro rozpočtování investičních staveb a pro opravné práce dle Sborníku prací pro údržbu a opravy železniční infrastruktury (ÚOŽI).**
- 5.1.8 **Projektant bude přednostně situovat celou stavbu na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace, nelze-li toto splnit, pak na pozemcích v majetku ČD a.s. Umístění stavby na pozemcích jiných vlastníků je možné až po odsouhlasení Správy železnic, státní organizace na základě opodstatněného návrhu projektanta ještě před použitím cizího pozemku.**
- 5.1.9 **Budou dořešeny majetkoprávní věci - uvedení hranic pozemků do souladu se Zákonem o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. v platném znění, § 14, odst. 2, písmeno c):**

„Součástí ani příslušenstvím dálnice, silnice a místní komunikace nejsou úrovně přejezdy drah bez závor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje a úrovně přejezdy drah se závorami ve vzdálenosti mezi závorami, zařízení k zabezpečení přejezdů drah, kolejový svršek tramvajové a železniční dopravy v úrovni vozovky do vzdálenosti 0,5 m od vnější hrany kolejnice, samostatná tělesa drah.

- 5.1.10 Pokud stavba bude situována na pozemky ČD a.s., bude přednostně respektována hranice UMVŽST (tzn. na pozemky, které budou převedeny do vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace.). Součástí dokumentace bude situace se zákřesem SO a PS v katastrální mapě s barevným rozlišením pozemků ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace, pozemků ČD a.s., určených k převodu do vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace, pozemků ČD a.s. a ostatní pozemky).
- 5.1.11 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla (projektováním):
- Předpokládaná délka kolejové výluky a úplné silniční uzavírky je 8 dní nepřetržitě v roce 2025.
 - V projektové dokumentaci bude navrženo DIO, odsouhlaseno PČR a projednáno se Silničním správním úřadem.
- 5.1.12 Dílčí odevzdání Dokumentace bude oproti odstavci 3.4.1 VTP/DOKUMENTACE/06/23 odevzdáno pouze v elektronické podobě v počtu 2 x CD (DVD).

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 Objednatele (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.spravazeleznice.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“ (<https://www.spravazeleznice.cz/o-nas/vnitri-predpisy-spravy-zeleznice/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 techniky a diagnostiky

Odbor servisních služeb, OHČ

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

nebo e-mail: **typdok@spravazeleznice.cz**

kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782

Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Dopis Ředitele O13, čj. 168954/2021-SŽ-GŘ-O13, Zajištění prostorové polohy na neelektrizovaných tratích SŽ, ze dne 7. 12. 2021, včetně přílohy k dopisu č. 2
- 7.1.2 Evidencni_list_P765
- 7.1.3 Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC, v. 1.00 – 07/2022

Vypracoval: Miroslav Úlovec

Dne: 05. 04. 2024

Dne: 05. 04. 2024

Schválil:

Ing. Karel Týr
náměstek ředitele OŘ Plzeň pro techniku