

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

**„Sanace železničního spodku Březno u
Chomutova – Chomutov“**

Datum vydání: 07. 06. 2024

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1 Předmět zadání.....	3
1.2 Hlavní cíle stavby	3
1.3 Umístění stavby	3
1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení).....	3
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	4
2.1 Podklady a dokumentace	4
2.2 Související podklady a dokumentace.....	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	5
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	5
4.3 Organizace výstavby	5
4.4 Zabezpečovací zařízení	5
4.5 Sdělovací zařízení	6
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	7
4.7 Železniční svršek a spodek	7
4.8 Nástupiště	8
4.9 Železniční přejezdy	8
4.10 Mosty, propustky, zdi	9
4.11 Železniční tunely	10
4.12 Ostatní objekty	10
4.13 Pozemní stavební objekty	10
4.14 Geodetická dokumentace.....	11
4.15 Životní prostředí	11
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	11
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	12
7. PŘÍLOHY.....	12

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.

AZI	Autorizovaný zeměměřický inženýr (dříve ÚOZI)
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
DOSS	Dotčené orgány státní správy
DŘT	Dispečerská řídicí technika
ED	Elektrodispečer
ETCS	European Train Control System
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway
JZP ŽDC	Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty
NSZ	Nový stavební zákon - zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění účinném od 1. 1. 2024
OŘ	Oblastní ředitelství
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
TEN-T	Trans-European Transport Networks
TSI	Technické specifikace interoperability
ŽDC	Železniční dopravní cesta
ŽST	Železniční stanice

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu a Doprovodné dokumentace „**Sanace železničního spodku Březno u Chomutova – Chomutov**“ podle Pravidel pro postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu (dále jen „Pravidla“).
- 1.1.2 Dokumentace ve stupni ZP bude členěna podle Pravidel včetně všech stanovených příloh. Přílohy budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P2 směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen „SŽ SM011“). Dokumentace ZP bude zpracována ve vizuálním stylu a jednotné struktuře SŽ, šablona dokumentace je ke stažení na Portálu modernizace dráhy na webových stránkách: <https://modernizace.spravazeleznic.cz/nastroje/sablonyzameruprojektu>. Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání ZP na Centrální komisi MD.
- 1.1.3 Zpracování ekonomického hodnocení bude provedeno podle platné rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a SŽ.
- 1.1.4 Součástí plnění je i zpracování Doprovodné dokumentace (DD). Požadavky na provedení a rozsah Doprovodné dokumentace jsou uvedeny v odst. 5.1.1 Rozsah a členění Doprovodné dokumentace.
- 1.1.5 Součástí plnění je i zajištění a doplnění potřebných podkladů, (nad rámec podkladů uvedených v kapitole 2. těchto ZTP) a mapových podkladů, nezbytných ke zpracování ZP.
- 1.1.6 Předmětem zadání je také vypracování Projektu inženýrskogeologického průzkumu, který bude zpracován dle Předpisu SŽ S4 Železniční spodek, příloha č. 9 (Projekt inženýrskogeologického průzkumu).

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Cílem díla je zabezpečení stability zemního drážního tělesa, zajištění provozuschopnosti dráhy a zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu, zajištění splnění požadavků platné legislativy.

1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Stavba bude probíhat na trati Březno u Chomutova (mimo) – Chomutov (mimo) a ŽST Droužkovice (včetně) – Odbočka Dubina (mimo). Začátek stavby je v km 116,140 a konec stavby v km 124,118 v ŽST Chomutov. Součástí trati jsou vložené úseky v km 0,000 – 7,109 na Březno u Chomutova – Chomutov a úsek v km 1,000 – 4,250 na ŽST Droužkovice – Odb. Dubina.

1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

- 1.4.1 Správcem trati je OŘ Ústí nad Labem.

Údaje o trati

Traťový úsek	0101	0101	0101
Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní	celostátní	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F3	P5/F3	P5/F3
Součást sítě TEN-T	NE	NE	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	142 00	142 00	142 00
Číslo trati podle TTP	531F	531F	531F
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	124	124	124

Číslo traťového a definičního úseku	010142 Březno u Chomutova - km 117,116	010154 km 117,116 = 0,000 – Droužkovice	0101V1 žst. Droužkovice
Traťová třída zatížení	C3	C3	C3
Maximální traťová rychlost	100 km/h	100 km/h	100 km/h
Trakční soustava	nezávislá	nezávislá	nezávislá
Počet traťových kolejí	1	1	1

Údaje o trati

Traťový úsek	0101	0101	0102
Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní	celostátní	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F3	P5/F3	-/F4
Součást sítě TEN-T	NE	NE	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	142 00	142 00	133 00
Číslo trati podle TTP	531F	531F	531G
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	124	124	124
Číslo traťového a definičního úseku	010156 Droužkovice - km. 7,109 = 122,364	010144 km 122,364 = 7,109 – Chomutov	010202 Droužkovice – Dubina
Traťová třída zatížení	C3	C3	C4
Maximální traťová rychlost	100 km/h	100 km/h	100 km/h
Trakční soustava	nezávislá	nezávislá	nezávislá
Počet traťových kolejí	1	1	1

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Podklady a dokumentace

- 2.1.1 Mapový podklad pro záměr projektu do hranic dráhy z r. 2021. Tyto podklady budou předány až vítěznému uchazeči.
- 2.1.2 Geotechnický průzkum pro ZP a DUSP – GeoTec, prosinec 2021

2.2 Související podklady a dokumentace

- 2.2.1 Studie „Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014 – 2020 a naplnění požadavků TSI ENE“, zpracovatel SUDOP Praha a.s. a SUDOP Brno, spol s.r.o. z roku 2016 (dále jen „Konverze“).

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 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) GSM-R Ústí nad Labem – Chomutov a GSM-R Chomutov – Cheb, PD+ZP, v realizaci, (dále jen GSM-R)
 - b) Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) - Kadaň-Pruněrov (včetně) – zadáno zpracování DUSP, zhotovitel SUDOP Praha a.s.
 - c) Rekonstrukce ŽST Chomutov – zpracován ZP, zhotovitel SUDOP Praha a.s.
 - d) Oprava staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Březno u Chomutova – příprava nezahájena, realizace nejdříve 2026
 - e) ETCS+DOZ Ústí nad Labem – Cheb – zadáno zpracování ZP, zhotovitel SUDOP Praha a.s.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Zhotovitel zpracuje vazbu na Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty (JZP ŽDC). Stavové informace (logy), doplňková data a záznamy zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a DDTS 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. 7.1.1 těchto ZTP. Popis vazby na JZP ŽDC bude popsán v samostatné kapitole ZP.
- 4.1.2 V celém dokumentu VTP/ZP/08/23 se odkazy na „směrnici MD č. V-2/2012 [42]“ nahrazují odkazem na „Pravidla [42]“. Odkaz [42] v článku 7.2 Platné obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky ČR ve VTP/DOKUMENTACE/06/23 se nahrazuje následujícím zněním: „[42] 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“.
- 4.1.3 Definitivní předání Dokumentace dle odst. 2.4.2 VTP/ZP/08/23 bude provedeno v elektronické podobě v počtu 1x USB flash disk.
- 4.1.4 Pro zhotovení Díla si Zhotovitel zajistí všechny potřebné podklady (archivní dokumentaci objektů dotčených stavbou a další podklady k návrhu technického řešení stavby dokladující stav infrastruktury) u správců dotčených zařízení vlastními silami.
- 4.1.5 Stavba bude prioritně situována na pozemcích dráhy.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Rozsah zpracování dopravní technologie bude odpovídat směrnici SŽ SM011.
- 4.2.2 Před zpracování dopravní technologie zajistí zhotovitel podklady výhledového počtu vlaků od objednavatelů. Výhledový rozsah osobní i nákladní dopravy bude odsouhlasen Správou železnic, GŘ O6.

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 V rámci ZP bude zpracován návrh postupu výstavby za účelem zpracování ekonomického hodnocení a stanovení investičních nákladů.

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 ŽST Březno u Chomutova je vybavena SZZ typu RZZ – AŽD 71.
- 4.4.1.2 Traťový úsek Březno u Chomutova – ŽST Droužkovice je vybaven TZZ v rozsahu pouze traťového souhlasu ze zařízení UAB 3-74 a jako systém pro detekci vlaků je použita kombinace jak počítačů náprav, tak i kolejových obvodů.
- 4.4.1.3 ŽST Droužkovice je vybavena SZZ 3. kategorie typu ESA-11 s JOP. ŽST je řízena dálkově z DOZ JOP Chomutov.
- 4.4.1.4 Traťový úsek ŽST Droužkovice – ŽST Chomutov je vybaven TZZ v rozsahu pouze traťového souhlasu ze zařízení UAB 3-74 a jako systém pro detekci vlaků je použita kombinace jak počítačů náprav, tak i kolejových obvodů.
- 4.4.1.5 Traťový úsek ŽST Droužkovice – Odb. Dubina je vybaven TZZ v rozsahu pouze traťového souhlasu ze zařízení UAB 3-74 a jako systém pro detekci vlaků je použita kombinace jak počítačů náprav, tak i kolejových obvodů.

- PZS v km 116,142 P70 PZS 3ZNL se závorami, bez pozitivní signalizace, typ AŽD71
- PZS v km 6,193 P7 PZS 3SBI bez závor, s pozitivní signalizací, typ EA, dvoukolejný

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 Zemní práce musí být navrženy tak, aby kabelové trasy nebyly poškozeny a zabezpečovací zařízení zůstalo funkční po celou dobu sanace.
- 4.4.2.2 Budou navrženy ochrany (přeložky) veškeré kabelizace a venkovních prvků zabezpečovacích zařízení umístěné v předmětném traťovém úseku i v navazujících úsecích. Týká se i nově zřízených v rámci souvisejících staveb.
- 4.4.2.3 V nezbytných případech bude navržena úprava polohy venkovních prvků zabezpečovacího zařízení, popřípadě jejich náhrada novými, bude-li se jednat o důsledek činností (návrhu řešení) v rámci jiných profesí.
- 4.4.2.4 Budou navrženy ochrany (přeložky) veškerých inženýrských sítí cizích správců umístěných v předmětném traťovém úseku i v navazujících úsecích.
- 4.4.2.5 V sanovaných úsecích bude vybudována nová kabelová trasa s chráničkami pro zabezpečovací zařízení.
- 4.4.2.6 Pokud při vedení kabelových tras na povrchu terénu může dojít k jejich ohrožení vnějším požárem, budou kabely např. uloženy v chráničkách a žlabech z nehořlavého materiálu třídy reakce na oheň A1, A2, popř. B.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 V daném úseku se nachází optický kabel 24 vl. SM v trase Březno u Chomutova – Chomutov a dále optický kabel 48 vl. SM v trase Žatec – Chomutov. Dále metalické kabely TCE...EY 15XN0,8 Žatec – Březno u Chomutova, FL...EY 20XN0,8 Březno u Chomutova – Chomutov, DK17 Žatec – Hořetice a DK47 Hořetice – Březno u Chomutova.
- 4.5.1.2 Trať je v současné době pokryta signálem sítě SRD (TRS). Aktivace systému GSM-R je v tomto úseku plánována na květen 2024.
- 4.5.1.3 Přenosová síť mezi Žatcem a Chomutovem je PDH a MPLS IP. V rámci Březenského tunelu je vytvořena technologická LAN, která je připojena do ŽST Chomutov.
- 4.5.1.4 Březenský tunel je vybaven monitoringem únikového východu Tecomat 700 + EZS Siemens Si 220, zabezpečením obou portálu tunelu EZS ARITECH ATS 3099 s infrazávorami + kamerový systém, alarmový rozhlas AŽD RU 6/100, VTO.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 V rámci sdělovacího zařízení se nepředpokládá žádný výrazný zásah do stávajících provozovaných zařízení.
- 4.5.2.2 Detailně bude prověřena stávající kabelizace a to zejména s ohledem na normu ČSN 34 2040 ed. 2. Po provedení kompletního posouzení kabelizace na dotčeném úseku budou navržena příslušná opatření.
- 4.5.2.3 Případné nesrovnalosti budou prověřeny, popsány a v nezbytném rozsahu bude navržena nová stíněná kabelizace typu Z případně převod na optický provoz.
- 4.5.2.4 Zemní práce musí být navrženy tak, aby kabelové trasy nebyly poškozeny a sdělovací zařízení zůstalo funkční po celou dobu sanace.

- 4.5.2.5 Budou navrženy ochrany (přeložky) veškeré kabelizace a venkovních prvků sdělovacích zařízení umístěné v předmětném traťovém úseku i v navazujících úsecích. Týká se i nově zřízených v rámci souvisejících staveb.
- 4.5.2.6 V nezbytných případech bude navržena úprava polohy venkovních prvků sdělovacího zařízení, popřípadě jejich náhrada novými, bude-li se jednat o důsledek činností (návrhu řešení) v rámci jiných profesí.
- 4.5.2.7 V sanovaných úsecích bude vybudována nová kabelová trasa s chráničkami pro sdělovací zařízení.
- 4.5.2.8 Pokud při vedení kabelových tras na povrchu terénu může dojít k jejich ohrožení vnějším požárem, budou kabely např. uloženy v chráničkách a žlabech z nehořlavého materiálu třídy reakce na oheň A1, A2, popř. B.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Traťový úsek Březno u Chomutova – Chomutov / Odb. Dubina není elektrifikován.
- 4.6.1.2 ŽST Březno u Chomutova je elektrifikována stejnosměrnou napájecí soustavou DC 3 kV, trakční vedení je z roku 1985 – 1986, sestavy J, trakční podpěry ocelové a betonové, nosné lano a trakční vodič je původní. Pro napájení ŽST je zde vybudována zděná trafostanice 22/0,4 kV z roku 1978. Dále je zde instalován náhradní napájecí zdroj 75 kVA z roku 1976. Osvětlení venkovních prostor je stožáry JŽ s výbojkovými svítidly z roku 1984. Výhybky jsou bez EOv. ŽST je vybavena DŘT, bez DDTs. Do ŽST Březno u Chomutova zaústí elektrifikovaná vlečka DC 3 kV (Doly Nástup).
- 4.6.1.3 ŽST Droužkovice – Osvětlení stanice je výbojkovými svítidly na stožárech JŽ z roku 2007. EOv je nainstalováno od dodavatele ElektroLine z roku 2007. ŽST je bez DŘT a DDTs Březenský tunel je připraven na elektrizaci (průřezově vyhovuje).

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Nová kabelová trasa bude navržena tak, aby budoucí elektrizace trati kabelovou trasu nepřekládala a nenarušila její celistvost.
- 4.6.2.2 Kabelová trasa sděl. zař. a zab. zař. bude TCEPKPFLEZE, aby odolala vlivům trakce AC 25kV.
- 4.6.2.3 Pouze v nutném rozsahu bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů nn a rozvodných skříní. Současně bude provedeno napojení stávajících, rekonstruovaných a nových technologických systémů. Nové rozvody budou provedeny kabely uloženými v zemi, kabelové skříně a rozvaděče budou v provedení, které je v souladu s normami, předpisy a jsou schváleny pro použití u Správy železnic. Trasy kabelů budou navrženy s ohledem na případnou budoucí výměnu tak, aniž by došlo k narušení kolejiště.

4.7 Železniční svršek a spodek

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 Stávající úsek trati je jednokolejný. Třída zatížení Březno u Chomutova – Chomutov (mimo) je C3 (20t/7,2t) a ŽST Droužkovice – Odb. Dubina je C4 (20t/8t).
- 4.7.1.2 V úseku Březno u Chomutova – Chomutov a ŽST Droužkovice – Odb. Dubina se nachází nefunkční odvodnění v některých úsecích, nestabilní pražcové podloží a zemní těleso.

- 4.7.1.3 Zvýšenou pozornost je nutné věnovat mimo jiného především uvedeným úsekům s nestabilními místy žel. spodku: km 3,100 – 3,625, km 3,700 – 3,900.
- 4.7.1.4 Stávající stav žel. svršku Březno u Ch.-Chomutov:
- Km 116,223-116,502 UIC 2016, B91 „u“
 - Km 116,502-117,116 S49 1973, SB8 „d“
 - Km 0,000-7,109 S49 2007, SB8 „d“
 - Km 122,364-123,333 S49 2016, B91 „u“
 - Km 123,333-124,294 UIC 2016, B91 „u“
- 4.7.1.5 Stávající stav žel. svršku Droužkovice - Odb. Dubina
- Km 1,075-3,724 S49 2007, SB8 „u“
 - Km 3,724-5,707 S49 1978, SB6 „d“

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Bude navržena rekonstrukce stávajícího železničního spodku a svršku v nezbytně nutném rozsahu na základě provedených průzkumů. Rekonstrukce se předpokládá v následujícím rozsahu:
- km 0,000 – 0,320 - výstavba nového náspu
 - km 0,530 – 1,211 - rekonstrukce hloubkového a povrchového odvodnění
 - km 3,000 – 3,625 - rekonstrukce a vybudování hloubkového a povrchového odvodnění
 - km 3,700 – 3,900 - vybudování povrchového odvodnění; sanace asfaltové plochy
 - km 122,364 – 122,700 a odbočka Dubina v km 3,700 – 4,100 - obnova a vybudování odvodnění
 - km 122,900 – 123,150 - rekonstrukce drenážních prvků povrchových a hloubkových. Hloubkový trativod doporučujeme rozšířit po celém úseku zářezu až do km 123,050.
 - km 0,523 - 1,190, km 2,984 – 7,109, km 1,085 – 4,100 (Droužkovice – Dubina) - sanace pražcového podloží
- 4.7.2.2 Reprofilace příkopů a odvodnění v celém úseku trati
- 4.7.2.3 Součástí bude i nová výstroj trati.

4.8 Nástupiště

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 ŽST Droužkovice – 2x nástupiště

4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 Nástupiště v ŽST Droužkovice zůstávají ve stávajícím stavu.

4.9 Železniční přejezdy

4.9.1 Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1 V daném úseku se nachází 2 přejezdy P70 v km 116,142 a P7 v km 6,193. Ve všech případech je použita železobetonová přejezdová konstrukce.

4.9.2 Požadavky na nový stav

- 4.9.2.1 Projektant primárně prověří možnost zrušení přejezdů dle Směrnice SŽDC SM86. Nebude-li možné přejezdy zrušit, bude navržena rekonstrukce dotčených přejezdů, a to v závislosti na navrženém rozsahu rekonstrukce stávajícího železničního spodku a svršku.

4.10 Mosty, propustky, zdi

4.10.1 Popis stávajícího stavu

- 4.10.1.1 V rekonstruovaném úseku se nachází 7 mostů a 13 propustků. V odstavci níže
- 4.10.1.2 Most v km 117,099 – Jedná se o trvalý jednoplošný most, který převádí železniční trať přes občasnou vodoteč a volný terén. Nosnou konstrukci tvoří dva prosté příhradové nosníky s proměnnou výškou směrem dolů, horní prvkovou mostovkou a spojitými podélníky, spoje nýtované. Ukončení nosné konstrukce je kolmé. Rozpětí činí 30,4 m, výška hlavního nosníku ve střední části je 4,0 m. Osová vzdálenost nosníků je 3,0 m. Spodní stavbu tvoří kamenné masivní opěry a šikmými kamennými křídly (vše pravidelné rádkování), založení mostu je plošné. Chomutovská opěra je shora opatřena betonovou římsou v celém rozsahu až ke kamennému úložnému prahu. Horní části závrtné zídky jsou betonové. Na rovnoběžných křídlech jsou betonové římsy. Nosná konstrukce je z roku 1927 a je uložena na 4 ks ocelových vahadlových ložisek. Na opěře O1 se jedná o pevná ložiska, na opěře O2 o ložiska pohyblivá válcová se 3 válci. Spodní stavba byla postavena v roce 1870, v roce 2016 pak byla provedena sanace dřívků opěr a křídel. V roce 2020 byl předmětný most posouzen na zatížitelnost a přechodnost, kde ze závěru vyplývá, že některé prvky mostu s uvažováním oslabení nepřenesou zatížení vlakem LM-71 a za předpokladu využití dílčích součinitelů pro zbytkovou životnost 5 let splňují pouze přechodnost C3/10. Pro přechodnost traťové třídy C3/65 km/h je třeba vyměnit podélníky, posílit příčníky a horní větrové brzdné ztužení. S přihlédnutím ke stáří nosné konstrukce se ve statickém přepočtu doporučovalo přistoupit k výměně konstrukce za novou.
- 4.10.1.3 Most v km 0,425 – Jedná se o trvalý železniční most přes silnici, potok, polní cestu a biokoridor. Nosná konstrukce mostu sleduje směrově i výškově trasu koleje na mostě s průběžným kolejovým ložem. Most má spojitou nosnou konstrukci o osmi polích rozpětí 20+22+26+26+26+22+22+20 m z předpjatého betonu. Konstrukci tvoří plná deska tl. 1,5 m, šířka desky bez konzol je 3,4 m dole a 3,8 m nahoře, šířka nosné konstrukce celkem je 7,0 m. Nosná konstrukce je v podélném směru dodatečně plně předpjatá. Nosná konstrukce je uložena na hrncová ložiska. Opěry a pilíře jsou. Založení mostu je na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Most byl postaven v letech 2002-2005 a je v dobrém technickém stavu.
- 4.10.1.4 Most v km 0,425 – Jedná se o trvalý železniční most přes silnici, potok, polní cestu a biokoridor. Nosná konstrukce mostu sleduje směrově i výškově trasu koleje na mostě s průběžným kolejovým ložem. Most má spojitou nosnou konstrukci o osmi polích rozpětí 20+22+26+26+26+22+22+20 m z předpjatého betonu. Konstrukci tvoří plná deska tl. 1,5 m, šířka desky bez konzol je 3,4 m dole a 3,8 m nahoře, šířka nosné konstrukce celkem je 7,0 m. Nosná konstrukce je v podélném směru dodatečně plně předpjatá. Nosná konstrukce je uložena na hrncová ložiska. Opěry a pilíře jsou. Založení mostu je na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Most byl postaven v letech 2002-2005 a je v dobrém technickém stavu.

4.10.2 Požadavky na nový stav

- 4.10.2.1 U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů (čj. 11728/2021-SŽ-GR-O13, ze dne 4. března 2021) a musí být prokázána přechodnost traťové třídy D2/160 a D4/120.
- 4.10.2.2 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2 ed. 2 do 2. třídy tratí.
- 4.10.2.3 Most v km 117,099 – nahrazení propustkem.

- 4.10.2.4 Most v km 0,425 - výměna SVI, lokální sanaci dilatačních spár a obnovu PKO zábradlí.
- 4.10.2.5 Most v km 3,625 - výměna SVI, lokální sanace, rekonstrukce zábradlí
- 4.10.2.6 Most v km 123,093 - sanace objektu včetně výměny zábradlí, obnova SVI.
- 4.10.2.7 Most v km 123,156 – obnova SVI.
- 4.10.2.8 Most v km 123,876 - nová nosná konstrukce, sanace spodní stavby.
- 4.10.2.9 Most v km 124,075 - nový mostní objekt.
- 4.10.2.10 Propustek v km 116,443 – bude navržen nový propustek.
- 4.10.2.11 Propustek v km 0,074 – bude navržen nový propustek.
- 4.10.2.12 Propustek v km 3,379 – rekonstrukce čela na výtok.
- 4.10.2.13 Propustek v km 4,565 – výměna zábradlí a sanace říms.
- 4.10.2.14 Propustek v km 122,440 a propustek v km 3,754 – nové propustky, v prostoru mezi kolejemi bude navržena nová železobetonová jímka, do které bude zaústěn propustek a ze které bude následně pokračovat propustek v km 3,754 TÚ 0102.
- 4.10.2.15 Propustek v km 123,224 – přestavba pomocí ŽB trub či rámu.
- 4.10.2.16 Propustek v km 123,368 – nový propustek.
- 4.10.2.17 Propustek v km 123,629 – nový propustek.
- 4.10.2.18 Propustek v km 3,974 – nový propustek.
- 4.10.2.19 Propustek v km 4,561 – nový propustek.
- 4.10.2.20 Propustek v km 5,394 – nový propustek s dělicí šachtou mezi TU.

4.11 Železniční tunely

4.11.1 Popis stávajícího stavu

- 4.11.1.1 V úseku se nachází Březenský jednokolejný tunel bez trakčního vedení délky 1758,21 m. Staničení vjezdového portálu km 1,211, staničení výjezdového portálu km 2,968 m. Počet tunelových pasů 175, dvouplášťové ostění s mezilehlou izolací. Tunel je připraven na elektrizaci, pro el. jednokolejně tratě s výškou trakčního nástavce 6,0 m dle ČSN 73 7508.

4.11.2 Požadavky na nový stav

- 4.11.2.1 Obnova funkce drenážního odvodnění tunelu.
- 4.11.2.2 Provedení zajištění vjezdového portálu z důvodu sedání zpětných zásypů v hloubené části.
- 4.11.2.3 Provedení antivegetační úpravy portálů z důvodu střežení a zabezpečení tunelu.

4.12 Ostatní objekty

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

4.13 Pozemní stavební objekty

4.13.1 Popis stávajícího stavu

- 4.13.1.1 V daném úseku se nachází ŽST Droužkovice.

4.13.2 Požadavky na nový stav

- 4.13.2.1 V ŽST Droužkovice bude využita stávající technologická budova – nepředpokládá se stavební zásah do ní. Technologické objekty na tunelu opět bez zásahu v rámci stavby.
- 4.13.2.2 Zhotovitel je povinen si vyžádat bezpečnostní kategorii (pozemních objektů), která je součástí projektových prací u Objednatele (O30 – Odbor bezpečnosti a krizového řízení). Zhotovitel zpracuje požadavek na zpracování Bezpečnostního projektu projekčního včetně ocenění pro objekty spadající do bezpečnostní kategorie I až III.
- 4.13.2.3 Zhotovitel ve spolupráci s Objednatelem (O30) 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 SŽ SM07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.

4.14 Geodetická dokumentace

- 4.14.1 Pro stupeň Záměr projektu jsou železniční mapové podklady (ŽMP) uvedené v odst. 2.1 postačující a budou na vyžádání poskytnuty Zhotoviteli prostřednictvím SŽG. Pro následné stupně stavby je nutné provést reambulaci těchto podkladů.
- 4.14.2 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.
- 4.14.3 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.
- 4.14.4 Závažným 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.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/digitalni-technicka-mapa-zeleznice-technicke-standardy/prechodne-obdobi-dtmz-technicke-specifikace>.
- 4.14.5 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.

4.15 Životní prostředí

- 4.15.1 Tato kapitola bude zpracována v obecné rovině dle bodů 4.1.15 a 4.3 VTP/ZP/8/23.
- 4.15.2 Zhotovitel požádá o předběžné stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody k možnému vlivu záměru na soustavu Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. a následně o předběžné 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).
- 4.15.3 Upozorňujeme, že v blízkosti záměru se nachází PP Černovice a EVL Černovice, záměr kříží záplavové území Q₁₀₀ a aktivní zónu Q_{AKT} vodního toku Hačka, výhradní ložisko a chr. ložiskové území (hnědé uhlí), poddolovaná území Březno u Chomutova 4 a 6, Droužkovice 3 a Chomutov I-Černovice. V těsné blízkosti záměru se nachází stará ekologická zátěž České dráhy, a.s. Chomutov.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1.1 Rozsah a členění Doprovodné dokumentace

- 5.1.1.1 Doprovodná dokumentace vypracovaná ve fázi ZP bude minimálně zpracována v rozsahu čl. 2.4 přílohy P2 směrnice SŽ SM011.

5.1.1.2 Doprovodná dokumentace bude dále obsahovat:

- (a) Přehlednou situaci 1 : 10 000 dle čl. 2.5 Přílohy P2 směrnice SM011.
- (b) Rámcový návrh postupu výstavby za účelem zpracování ekonomického hodnocení a stanovení investičních nákladů (rámcové stavební postupy a jejich harmonogram, doba trvání výstavby rozhodujících objektů, odhad rozsahu NAD apod.).
- (c) Stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody k možnému vlivu záměru na soustavu NATURA 2000 a vyjádření příslušného úřadu z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, dle čl. 2.7 Přílohy P2 směrnice SŽ SM011.

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.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 techniky a diagnostiky

Odbor servisních služeb, OHČ

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

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

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

Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC, v. 1.00 – 07/2022
- 7.1.2 Dopis Ředitele O13, čj. 168954/2021-SŽ-GR-O13, Zajištění prostorové polohy na neelektrizovaných tratích SŽ, ze dne 7. 12. 2021, včetně přílohy k dopisu č. 2
- 7.1.3 Dopis O14 čj. 3867/2017-SŽDC-O14
- 7.1.4 Dopis O14 čj. 22098/2020-SŽ-GR-O14 a dokument „Dočasné požadavky na břevnové svítliny pro akce OR“