

13094/2017-SŽDC-SSZ-ÚT1

Příloha č. 3 c)

## ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU/TECHNICKO-EKONOMICKÝ PRŮKAZ

„Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín  
(mimo) “

Datum vydání:           verze k 28. 4. 2017



## OBSAH

1.1.	PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2.	HLAVNÍ CÍLE STAVBY .....	3
1.3.	MÍSTO STAVBY .....	3
1.4.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ) .....	3
<b>2.</b>	<b>PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ .....</b>	<b>4</b>
2.1.	ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ .....	4
2.2.	OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ .....	4
<b>3.</b>	<b>KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI .....</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>4</b>
4.1.	VŠEOBECNĚ .....	4
4.2.	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....	4
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 .....	6
4.7.	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY .....	7
4.8.	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY .....	8
4.9.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	8
<b>5.</b>	<b>SPECIFICKÉ POŽADAVKY .....</b>	<b>8</b>
<b>6.</b>	<b>SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>9</b>

## SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je vypracovat Technicko-ekonomický průkaz (dále TEP) a Záměr projektu (dále ZP) na stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)“ (dále jen Stavba).
- 1.1.2. Náplní Stavby je rekonstrukce traťového úseku ve dvou variantách:
- 1) ve stávající stopě a
  - 2) ve stávající stopě s doplněním tzv. Hlízovské spojky.
- 1.1.3. TEP bude zpracována ve skladbě podle čl. 5.1.1. Po dokončení TEP bude tato projednána a připomínky, které nebudou v rozporu se zadávací dokumentací a budou akceptovány zadavatelem, do ní budou zapracovány. Následně bude zpracován ZP podle Směrnice MD č. V-2/2012 v platném znění. ZP bude předložen ke schválení Centrální komisi Ministerstva dopravy.

### 1.2. Hlavní cíle stavby

- zvýšení traťové rychlosti podle možností, daných územními poměry a zástavbou, tím i zkrácení cestovních dob,
- zajištění parametrů interoperability,
- zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu, rekonstrukce stavebních a technologických částí v rozsahu, daném Směrnicí č. 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“.

### 1.3. Místo stavby

1.3.1. Stávající traťový úsek Kutná Hora hl. n. (mimo) – Kolín (mimo, variantně lokální zásah):

- |                      |  |
|----------------------|--|
| - Kraj:              | Středočeský  |
| - Okres:             | Kutná Hora, Kolín  |
| - Katastrální území: | Malín, Sedlec u Kutné Hory, Nové Dvory u Kutné Hory,<br>Hlízov, Libenice, Starý Kolín, Kolín |
| - TUDU:              | 120150   |
| - Staničení:         | začátek km 288,024<br>konec km 296,748<br>stavební délka 8724 m                              |

### 1.4. Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

- 1.4.1. Daný traťový úsek je součástí celostátní dráhy, která leží na trati zařazené do evropského železničního systému TEN-T v globální síti osobní i nákladní dopravy s charakterem mimokoridorová trať celostátní dráhy. Místem stavby je trať (Brno -) Havlíčkův Brod - Kolín označená v jízdním řádu pro cestující číslem 230, podle tabulek traťových poměrů 502A. Trať je dvoukolejná, elektrizovaná v daném úseku stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV, DC, traťové zabezpečovací zařízení je 3. kategorie typu AB. Dovolená traťová třída zatížení je D4, rychlost 80 až 120 km/h. Trať je zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1. třídy tratí z hlediska mostů. Podle Prohlášení o dráze 2017 je úsek označen 680 00 a zařazen dle TSI INF 2015 do kategorií P5 a F2.

1.4.2. Provozovatelem dráhy je SŽDC, s.o., místním správcem OŘ Praha.

## 2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

### 2.1. Závazné podklady pro zpracování

2.1.1. Veškeré potřebné podklady, zejména průzkumy, pasportní dokumentace, archivní dokumentace, informace o přepravních výkonech, informace o majetkových poměrech apod. si zajistí zhotovitel a jejich pořízení je součástí nákladů zakázky.

### 2.2. Ostatní podklady pro zpracování

2.2.1. Nejsou.

## 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

Bude zajištěna koordinace se stavbami SZDC, s.o., ČD, a.s., cizích investorů na pozemcích SZDC, s.o. a ČD, a.s. a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčených území, zejména:

- Stavba „Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (včetně) – Kutná Hora (mimo)“ přípravnou dokumentaci zpracovává zhotovitel Metroprojekt Praha, a. s.
- Rekonstrukce nástupišť a prodloužení podchodu v ŽST Kutná Hora hl.n.
- Modernizace a elektrizace traťového úseku Kutná Hora hl.n. – Kutná Hora město

## 4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### 4.1. Všeobecně

TEP bude zpracovaná ve dvou variantách.

- Varianta č. 1 bude zahrnovat rekonstrukci stávajícího mezistaničního úseku Kutná Hora hl. n. (mimo) – Kolín (mimo) ve stávajícím obvodu dráhy, s respektováním nadjezdu nad tratí 501 Česká Třebová – Kolín – Praha vybudovaného v roce 2007.
- Varianta č. 2 doplní rozsah varianty č. 1 o novostavbu spojovací koleje „Hlízovská spojka“, odbočující cca v km 293 z řešeného traťového úseku a připojující se do záhlaví trati 501 před stávající výhybkou č. 1. „Hlízovská spojka“ bude respektovat koridor, vymezený v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje pod položkou D210. Cílem této spojky je odstranit omezení kapacity dráhy, které vzniká u vlaků Praha – Pečky – Kolín – Kutná Hora na velimském zhlaví žst. Kolín při křížení vlakových cest směru Pardubice – Kolín – Praha a dále zkrátit cestovní dobu těchto vlaků díky vyšším rychlostem ve zhlaví i v trati. Součástí varianty č. 2 jsou také veškeré nezbytné úpravy žst. Kolín a TNS Kolín, které tato spojka vyvolá (např. zásah do SZZ Kolín, možný zásah do místa připojení TNS Kolín apod.).

### 4.2. Dopravní technologie

- 4.1.1 Rozsah zpracované dokumentace dopravní technologie bude odpovídat Směrnici GŘ SZDC č.11/2006, příloze č. 1.
- 4.1.2 Bude uveden přehled frekvence cestujících v zastávce Hlízov. Pro stanovení výhledového rozsahu a organizace osobní dopravy budou osloveni její objednatelé (MD ČR O190 a Středočeský kraj), výhledový rozsah nákladní dopravy bude uvažován dle ZP „Rekonstrukce traťového úseku Čáslav - Kutná Hora“. Výsledný rozsah dopravy bude následně potvrzen SZDC O26.
- 4.1.3 Bude zpracován výhledový GVD a bude uvedeno schéma celého řešeného úseku s vyznačením kilometrických poloh hlavních návěstidel.
- 4.1.4 Pro obě varianty bude vyhodnocena propustnost velimského zhlaví ŽST Kolín. Analýzou plnění platného GVD za statisticky dostatečně dlouhé vypovídající období bude vyhodnoceno vzájemné narušení jízd (lichých) vlaků Praha – Kutná Hora a (sudých) vlaků Pardubice – Praha vlivem zpoždění druhého z vlaků. Rovněž budou stanoveny jízdní doby pro obě varianty. Tyto výstupy budou podkladem také pro ekonomické posouzení stavby.



### 4.3. Organizace výstavby

Bude zpracován návrh postupu výstavby pro obě varianty v rozsahu schémat stavebních postupů, harmonogramu nepřetržitých výluk kolejí, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení (včetně výluk na trati 501 a výluk zabezpečovacího zařízení v ŽST Kolín) a stručného popisu prací v jednotlivých nepřetržitých výlukách.

### 4.4. Zabezpečovací zařízení

#### 4.4.1. Popis stávajícího stavu:

ŽST Kutná Hora hl.n. je zabezpečena SZZ 3. kategorie typu AŽD 71 se světelnými návěstidly a elektromotorickými přestavníky s KO 275 Hz a 75 Hz počítači náprav.

ŽST Kolín je zabezpečena SZZ 3. kategorie typu ESA 11 s JOP, s KO 75 a 275 Hz a počítači náprav. ŽST Kolín je dálkově řízena z CDP Praha.

V traťovém úseku Kutná Hora hlavní nádraží – Kolín je v provozu tříznakový decentralizovaný obousměrný autoblok typu AB 3-74 z r. 1983, s dvoupásovými kolejovými obvody se signální frekvencí 75 Hz s KAV3 a FID3.

V traťovém úseku Kutná Hora hlavní nádraží – Kolín jsou 4 přejezdy zabezpečené PZS: P3725 v km 290,372-PZS 3ZBI, P3726 v km 290,825-PZS 3SBI, P3727 v km 292,730-PZS 3ZBI a P3728 v km 295,237-PZS 3SBI.

#### 4.4.2. Požadavky na nový stav:

Nutno splnit podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.

Pro výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS nutno respektovat a využít výsledky realizace pilotního a komerčního projektu zejména v rozsahu:

- zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
- zajištění všech potřebných informací z nově budovaných zařízení,
- zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech.

V traťovém úseku Kutná Hora hl.n. – Kolín bude navrženo dle TNŽ 34 2620 traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronický autoblok s úvazky do stávajících SZZ Kolín a Kutná Hora hl.n. K umístění technologie TZZ budou přednostně navrhovány stávající objekty v obou ŽST.

Součástí dokumentace musí být řešení problematiky napájení nového TZZ a kolejových obvodů.

Pro zjišťování volnosti kolejí, s ohledem pro zajištění přenosu kódu pro národní vlakový zabezpečovač, budou použity kolejové obvody dle ČSN 34 2613 ed. 3, se šuntovou citlivostí nejméně 0,1 ohmu a limitem odolnosti vůči ohrožujícím proudům 1A a vyšším. Součástí dokumentace bude koordinační schéma ukolejnění a trakčního propojení (KSÚ a TP).

Nová zabezpečovací kabelizace v traťovém úseku bude z důvodu nebezpečných rušivých vlivů střídavé trakce a s ohledem na předpokládanou konverzi napájecí soustavy na jednotnou napájecí síť 25 kV AC, provedena v souladu s ČSN 34 2040 ed.2, převážně kabely s ochranným kovovým pláštěm (typ TCEKPFLEZE).

V řešeném úseku bude navržena rekonstrukce stávajících PZZ. Nová PZS budou 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2. reléového typu s elektronickými doplňky, případně bude technologie PZS upřesněna na pracovní poradě. Nutno uvažovat se souvisejícími stavebními úpravami přejezdu. Pro všechny uvedené přejezdy bude nutné v rámci PD zajistit v rámci veřejnoprávního jednání Rozhodnutí Drážního úřadu o změně zabezpečení.

Nově rekonstruované TZZ bude umožňovat budoucí nasazení systému ETCS úrovně 2 v souladu s národním implementačním plánem ERTMS ČR. Vlastní výstavba systému ETCS bude řešena samostatnou stavbou. Rovněž dálkové ovládání z CDP Praha bude řešeno samostatnou stavbou.

Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů budou řešeny přechodné stavy zabezpečovacího zařízení optimálně technicky, provozně a investičně.



#### 4.5. Sdělovací zařízení

##### 4.5.1. Popis stávajícího stavu:

V traťovém úseku je položen metalický dálkový kabel DK44 z 60. let minulého století, který je používán i jako traťový kombinovaný kabel, a dálkový optický kabel (DOK) o kapacitě 36 vláken z roku 2015. Po stávajících trakčních stožárech je veden závěsný optický kabel společnosti ČD-T o kapacitě 36 vláken.

Na zastávce Hlízov není rozhlasové a informační zařízení instalováno.

V traťovém úseku je k dispozici digitální traťový rádiový systém GSM-R.

##### 4.5.2. Požadavky na nový stav:

Nutno splnit podmínky části 5 Sdělovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.

V celém úseku předpokládané kabelizace bude navržen traťový kabel 15 XN 0,8 v provedení TCEPKPFLEZE, příp. místní kabelizace k venkovním prvkům umístěným v kolejišti.

Stávající HDPE trubky, dálkový optický kabel a vyhledávací vodič, bude zachován, ochraňován a případně překládán.

Na zastávce Hlízov bude pro informování cestujících navrženo rozhlasové zařízení v IP provedení s automatickým hlášením dle jízdy vlaku a příp. vizuální informační systém v provedení LCD s LED podsvícením. Navržené rozhlasové zařízení musí umožnit kontrolu provedeného hlášení a poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.

Navržen bude systém dálkové diagnostiky technologických systémů v souladu s TS 2/2008-ZSE.

Stávající traťový rádiový systém GSM-R bude zachován.

Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).

#### 4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Nutno splnit podmínky části 3 Elektrická trakce, elektroenergetika, silnoproud a dispečerská řídicí technika Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.

Rekonstrukce trakčního vedení pro dosažení cíle stavby bude navržena dle stanoveného rozsahu rekonstrukce železničního svršku, která se předpokládá cca od km 288,024 do km cca 296,748.

V oblasti návrhu trakčního vedení bude zohledněna studie „Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE“, schválená Centrální komisí MD dne 20.12.2016.

Pro stanovení návrhu dimenzování trakčního vedení rekonstruovaného úseku budou provedeny energetické výpočty, které budou vycházet z parametrů výhledového rozsahu dopravy dle dopravní technologie.

Při návrhu trakčního vedení budou sledovány normy ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 122-1 ed.2, ČSN EN 50 367 ed.2, ČSN EN 50 388 ed.2. Při návrhu trakčního vedení musí být splněny požadavky vyplývající z TSI ENE (Nařízení komise (EU) č.1301/2014).

Návrh trakčního vedení bude pro tuto stavbu nadále sledovat stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC s tím, že veškeré provedení izolace bude navrženo v izolační hladině zohledňující připravovanou výhledovou střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV, AC (izolátory v úrovni napětí 25 kV, atd.), budou prověřeny bezpečné izolační vzdušné vzdálenosti u jednotlivých umělých staveb (nadjezdy) a v případě potřeby budou v návrhu provedena taková opatření, která zajistí, aby požadované statické i dynamické vzdušné vzdálenosti vyhovovaly pro střídavou trakční soustavu 25 kV, AC.

V návaznosti na navržený rozsah rekonstrukce trakčního vedení, železničního svršku, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a ostatních úprav s tím souvisejících budou navrženy úpravy ukolejnění dle současně platných norem a předpisů.

Z důvodu zamezení negativního ovlivňování úložných zařízení a konstrukcí stejnosměrnými bludnými proudy je nutno provést korozní průzkum dle kapitoly 25, části 25A TKP v platném znění.

Bude navrženo v nezbytném rozsahu, který vyplývá z celkového rozsahu úprav v předmětném úseku, doplnění systému DŘT.



Návrh osvětlení venkovních železničních prostor bude proveden podle požadavků normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, se sledováním požadavků směrnice SŽDC E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC. Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatickém/místním s připraveností na možnost výhledového dálkového ovládání a dohledu v souladu s TS2/2008-ZSE.

Napájení zabezpečovacího zařízení, které bude předmětem úprav v obvodu stavby musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620 ed.2, ČSN 34 2650 ed.2 včetně zajištění ochrany zařízení proti vlivům přepětí a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.

Kabelový rozvod 6 kV, 50 Hz bude navržen s použitím kabelu s izolační hladinou pro 22 kV na základě dopisu náměstka GŘ SŽDC pro provozuschopnost dráhy zn. 31301/2016 SŽDC-O14 ze dne 8.8.2016 – Náhrada kabelů NZZ 6 kV kabely s izolační hladinou pro rozvody 22 kV, kterým se v souvislosti s uvažovanou koncepcí výstavby lokální distribuční sítě SŽDC 22 kV, která má postupně nahrazovat dožívající kabelové rozvody NZZ 6 kV se toto opatření ukládá.

V předmětném traťovém úseku bude prověřena potřeba zajištění přeložek zařízení distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a. s.

## 4.7. Inženýrské objekty

### 4.7.1. Železniční svršek a spodek

4.7.1.1. Popis stávajícího stavu: úsek je dvoukolejný. K poslední celkové obnově svršku došlo v letech 1981 a 1982 kolejnicemi tvaru R65 na pražcích SB6 a SB8, z pozdějších let je svršek v oblasti křížení nad tratí 501 (S49 na SB6 a SB8, užitá z roku 2007) a lokální výměny opotřebených prvků. Železniční spodek je tvořen tělesem převážně v úrovni terénu, v úseku km 293 – 296 na náspu. Traťová rychlost se pohybuje v rozsahu 50 – 120 km/h.

4.7.1.2. Požadavky na nový stav: bude navržena celková rekonstrukce úseku materiálem novým, kolejnice tvaru 60E2 na pražcích s upevněním W14 v kolejovém loži, rychlosti budou co největší v limitech, daných směrovým řešením ve stávajícím obvodu dráhy. Rekonstrukce železničního spodku zahrne sanaci pražcového podloží podle předpisu SŽDC S4 (způsob sanace bude stanoven odhadem podle konzultace se správcem) a zajištění odvodnění, přednostně otevřenými příkopy.

4.7.1.3. Ve variantě č. 2 bude nová Hlízovská spojka zapojena novými výhybkami soustavy UIC60. Účelnost kolejové spojky mezi traťovými kolejemi v místě zapojení Hlízovské spojky do trati 502A vyplyne z rozboru dopravní technologie. Pro Hlízovskou spojku bude navrženo nové zemní těleso, s předpokladem vyjmutí příslušných pozemků ze ZPF, resp. PUPFL. Bude zajištěna přístupnost pozemků, rozdělených stavbou Hlízovské spojky.

### 4.7.2. Nástupiště

Nástupiště z. Hlízov budou rekonstruována vnější nástupiště z konzolových desek dle ČSN 734959, TSI PRM a vzor. listu Ž8, s výškou 550 mm nad TK, délky dle projednání s objednatelem osobní dopravy a dopravci, délku potvrdí SŽDC O26 a O12..

### 4.7.3. Železniční přejezdy

V úseku jsou čtyři železniční přejezdy:

- ev. km 290,382 P3725 na silnici II/3273,
- ev. km 290,825 P3726 na účelové komunikaci,
- ev. km 292,730 P3727 na silnici III/3277,
- ev. km 295,237 P3728 na místní komunikaci k TNS Kolín.

Pro všechny přejezdy bude prověřena možnost jejich zrušení a náhrady souběžnou komunikací k jinému přejezdu, popř. cestním/silničním nadjezdem z hlediska územního, investičního a dopadu do výsledků CBA; v případě pozitivního dopadu na CBA a územní průchodnosti budou takové náhrady sledovány. Všechny prověřované možnosti dle zadání budou doloženy (výkresově, textově). Bude též stanovena doba uzavření přejezdů ve špičkové hodině. Ponechané přejezdy budou rekonstruovány tak, aby vyhověly ČSN 73 6380 v platném znění, zejména bude řešena bezpečnost ve vztahu k blízkým křižovatkám ve smyslu čl. 5.2.1/Z1, sjízdnost ve smyslu čl. 5.2.8 a 5.3.1/Z1 a rozhledové poměry dle čl. 7.3.4..



#### 4.7.4. Mosty, propustky, zdi

4.7.4.1. Popis stávajícího stavu: 4 mosty v ev. km 294,150, 294,371, 295,765, 296,142 a 6 propustků v ev. km 288,800, 288,993, 290,077, 291,738, 291,869, 295,081

4.7.4.2. Požadavky na nový stav:

- U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů a prokázána v souladu se směrnicí SZDC č. 16 přechodnost traťové třídy D4 UIC/ 120 km/hod a D2/160 km/hod. Pokud objekty tomuto nevyhoví, další postup bude projednán s investorem, O6 a O13.
- Trať je zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1. třídy tratí z hlediska mostů. Nové mostní objekty a konstrukce musí splňovat ČSN EN 1991-2 na LM 71 se součinitelem  $\alpha = 1,21$  a SW/2 pro 1. třídu tratí. Při návrzích rekonstrukcí mostních objektů se požadují konstrukce s minimálními náklady na údržbu.
- Nové mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem.
- U mostů, které budou sanovány, je požadováno prostorové uspořádání dle ČSN 73 6201 včetně nutného obrysu kolejového lože.

#### 4.7.5. Ostatní inženýrské objekty

Součástí stavby jsou také další nezbytné objekty, nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy zpevněných ploch, kabelovody a podobně.

#### 4.8. Pozemní stavební objekty

Na zastávce Hlízov budou navrženy nové nebo rekonstruované přístřešky. Pro umístění technologie (PZS, popř. nové části SZZ Hlízovské spojky) bude případně navržen nový technologický objekt.

#### 4.9. Životní prostředí

Tato kapitola bude zpracována v obecné rovině a seřazena následovně:

- popis jednotlivých složek životního prostředí
- identifikace lokalit NATURA 2000, ZCHÚ, VKP v řešené oblasti
- změny hlukového zatížení
- odpadové hospodářství (shrnutí existujících SEZ, pochůzka za účasti zadavatele; bez provedení průzkumu)

### 5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1.1. TEP bude zpracována v tomto rozsahu:

- průvodní zpráva, dle vyhl. 499/2006 Sb., příloha 1;
- souhrnná technická zpráva, zahrnující celkový popis řešení, popis řešení jednotlivých SO a PS, identifikaci dotčených nemovitostí a pozemků, dopravní technologii vč. POV, kapitola Životní prostředí zpracovaná dle bodu 4.9;
- výkresy v rozsahu situace širších vztahů, celkového situačního výkresu 1:1000 v podobě dle Směrnice 11/2006, příl. 1 (koordinační situace), situačního schématu zab. zař., trakce, výkresy inženýrských objektů 1:100 (ev. 1:50) (půdorys, příčný řez, podélný řez) pro stávající i nový stav;
- ekonomické hodnocení pro obě varianty řešení včetně rekapitulace investičních nákladů v podrobnosti Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti;
- dokladová část.





- 5.1.2. Posouzení ekonomické efektivity bude provedeno pro obě varianty standardní metodou CBA podle metodiky, platné v době zpracování. Pro identifikaci a kvantifikaci přínosů musí být kladen důraz na správné určení:
- varianty bez projektu, a to věcně (rozsah obměňovaných prvků, nutné stavební práce během hodnotícího období), finančně i časově,
  - přínosy projektových variant (zkrácení cestovních dob apod.),
  - stanovení případných omezení rychlosti varianty bez projektu z důvodu zatížení hlukem. Pro tento vliv musí být zpracována zjednodušená hluková studie,
  - ekonomické hodnocení musí posoudit rozdíl v četnosti a charakteru omezení provozování dráhy ve variantě běh projektu a variantách projektových. Z tohoto důvodu musí být stanoven harmonogram rozhodujících nepřetržitých výluk pro všechny řešené varianty bez projektu i projektové, případná omezení kapacity dráhy po dobu jejich trvání, prodloužení cestovních dob po dobu výluk (pomalou jízdou i čekáním před jednokolejným úsekem).
  - do CBA ve var. 2 musí být zohledněny dopady na kapacitu dráhy odstraněním křížení směrů Praha – Kutná Hora vs. Pardubice – Praha, resp. alternativně naopak nová omezení při vedení vlaků od Kutné Hory po Hlízovské spojení (pokud by takové řešení bylo vhodnější), vč. vlivu na sestavu GVD a vlivu na pravidelnost provozu (vč. analýzy stávajícího stavu rozbořem GVD na dobu nejméně 30 dnů).
- 5.1.3. V ZP bude v kapitole „Požadavky na technické řešení“ podkapitola s názvem „Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)“ která bude obsahovat:
- základní technické řešení obsahující stručný výčet prvků ITS stručně popisující použitou technologii, místo realizace a zahrnující definovaná komunikační rozhraní
  - vazba projektu na nadřazené systémy ITS
  - stručný popis zajištění provozu včetně organizačních vazeb
  - zhodnocení, zda se jedná o novou výstavbu nebo o doplnění prvků ITS
  - využití infrastruktury nebo sdílení některých aplikací ITS
  - požadavky na přenosnou síť včetně uvedení základní specifikace její kapacity

## 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 interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění.**
- 6.1.2. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

**Technická ústředna dopravní cesty,**

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: [REDACTED]

[REDACTED], [www: http://typdok.tudc.cz](http://typdok.tudc.cz), <http://www.tudc.cz/> nebo <http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>.

Vypracovala:

Schválil dne: .

Náměstek ředitele SSZ pr techniku