

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



*Správa železniční dopravní cesty*

**Příloha č. 3 c)**

# **ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

## **ZÁMĚR PROJEKTU**

**„Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo)  
– Chabařovice (včetně)“**

Datum vydání: 20.11.2017

## OBSAH

<b>OBSAH</b> .....	<b>2</b>
<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA</b> .....	<b>3</b>
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) .....	4
<b>2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ</b> .....	<b>4</b>
2.1. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ .....	4
2.2. OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ .....	4
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI</b> .....	<b>4</b>
<b>4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ</b> .....	<b>5</b>
4.1. VŠEOBECNĚ .....	5
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....	5
4.3. ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	<b>CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.</b>
4.4. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....	5
4.5. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....	6
4.6. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	7
4.7. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY .....	8
4.8. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY .....	11
4.9. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	11
<b>5. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY</b> .....	<b>12</b>

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je zpracování Záměru projektu "Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo) – Chabařovice (včetně)".
- 1.1.2. Zhotovitel zpracuje záměr projektu včetně nezbytných příloh dle Směrnice č. V-2/2012 v platném znění. Hodnocení ekonomické efektivity (dále EH) bude zpracováno dle platné metodiky pro hodnocení investic projektů železniční infrastruktury včetně CBA tabulek v platném znění.
- 1.1.3. V průběhu zpracování dokumentace budou provedeny průzkumy a měření v rozsahu potřebném pro zpracování Záměru projektu:
- Zajištění potřebného inženýringu pro zpracování ZP
  - Zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí, které mohou být dotčeny touto stavbou pro potřeby ZP
  - Provedení nejnutnějšího geotechnického průzkumu v místě stavby pro ZP
  - Další průzkumy nezbytné pro zpracování ZP (např. pyrotechnický, důlní činnost)
  - Rozsah řešení majetkových vztahů pro tuto stavbu pro další stupně dokumentace

### 1.2. Hlavní cíle stavby

Cílem rekonstrukce je zejména dosažení traťové třídy zatížení D4, prostorové průchodnosti Z-GC, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu.

### 1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Kraj: Ústecký
- 1.3.2. Okres: Ústí nad Labem
- 1.3.3. Trať dle č. JŘ: č. 130 – Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří
- 1.3.4. TÚ: 0591 Ústí nad Labem – Most
- 1.3.5. TUDU :
- 0591 B3 žst. Ústí nad Labem západ-os.n. – žst. ÚL záp.-v.kříž (kol.601-603)
- Kolej 52: 3,843 – 3,860 km
- Výhybky č.: 812, 813, 816, 817
- 0591 B5 žst. Ústí nad Labem západ-v.kříž - žst. ÚL záp.-Hrbovice (kol.51,52)
- Kolej 51: 3,860 – 5,181 km
- Kolej 52: 3,860 – 5,181 km
- 0591 B7 žst. Ústí nad Labem západ-Hrbovice
- Kolej 52: 5,181 – 5,267 km
- TK 1: 5,263 – 5,301 km
- Výhybky č.: 852, 853, 854
- 0591 04 Ústí nad Labem západ-Hrbovice – Chabařovice
- TK 1: 5,301 – 10,806 km
- TK 2: 5,301 – 10,806 km
- 0591 C1 žst. Chabařovice
- TK 1: 10,806 – 10,930 km
- TK 2: 10,806 – 10,852 km
- SK 1: 11,002 – 11,990 km
- SK 2: 10,952 – 12,081 km
- Výhybky č.: 1, 3, 4, 5, 7, 8, 33, 34, 39, 40, 41, 42
- 1.3.6 Katastrální území: 751570 - Soběchleby u Krupky  
650498 - Chabařovice

675318 - Unčín u Krupky  
775002 – Předlice  
771368 – Tuchomyšl  
647985 – Hrbovice  
787621 – Vyklice  
787639 - Zalužany u Vyklic  
623270 - Český Újezd  
774979 – Trmice  
774871 - Ústí nad Labem

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

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 / F2
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	160
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	504
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	130
Číslo traťového a definičního úseku	0591 0591 B3, 0591 B5, 0591 B7, 0591 04, 0591 C1
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	120
Trakční soustava	stejnoseměrná 3000 V
Počet traťových kolejí	2

## 2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

### 2.1. Závazné podklady pro zpracování

2.1.1. Nejsou.

### 2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1. Studie „Konceptce 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)
- 2.2.2. Stanovení priorit implementace interoperability na české železniční síti ve vazbě na podporu z fondů EU v období 2014 – 2020, Profesionální tým Národní Technologické Platformy, „Interoperabilita železniční infrastruktury“, 02/2014 (Je k dispozici nahlédnutí u zadavatele).
- 2.2.3. Projekt „Trať č. 504A Ústí n. L. – Chomutov,,
- 2.2.4. Oznámení o postradatelnosti zařízení ...“ č.j. 30393/2017-SZDC-GŘ-O12 ze dne 26.7.2017

## 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. „GSM-R Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova/Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb“
- 3.1.2. „Rekonstrukce žst. Bohosudov“ (PD, SUDOP Praha a.s., 12/2016)
- 3.1.3. „Rekonstrukce části TV v žst. Ústí západ (I.etapa)“ (P, STRABAG Rail a.s. , 01/2017)
- 3.1.4. „Zdopravnění části kolejiště v žst. Ústí n. L. západ, včetně úprav žel. Svršku“ (P, STRABAG Rail a.s. , 01/2017)
- 3.1.5. „Rekonstrukce TV v ŽST Ústí nad Labem západ - vnější nádraží“ (PD, P, STRABAG Rail a.s. )

- 3.1.6. „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“, část *dopravně technologické posouzení*, (PD, SUDOP Praha a.s., zpracovává se )

#### 4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

##### 4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Hlavní náplní Záměru projektu je navrhnout takové úpravy, které povedou ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu a zvýšení atraktivity železniční dopravy s ohledem na ekonomickou efektivitu dané investice.
- 4.1.2. Na základě níže uvedených parametrů a požadavků bude zpracován Záměr projektu, aby zlepšil technické a technologické vlastnosti příslušné trati, odstranil propady rychlosti a umožnil plně využít možnosti směrového vedení trati z hlediska traťové rychlosti v jednotlivých úsecích, provedl nutnou rekonstrukci dopravních kolejí a výhybek v dopravních a rekonstrukci případně přestavbu umělých staveb. Součástí záměru bude i návrh vybudování staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, rekonstrukce sdělovacího zařízení, nové osvětlení dopravních a doplnění EO, rekonstrukce trakčního vedení. Návrh technického řešení musí být zpracovaný tak, aby provázanost jednotlivých stavebních úprav bylo možné redukovat s ohledem na ekonomickou efektivitu stavby. Navržená řešení budou plně respektovat platné technické specifikace interoperability.
- 4.1.3. Při návrhu technického řešení bude provedena koordinace stavby s investičními akcemi, které svojí koncepcí přímo zasahují do předmětné stavby. Navržená technická řešení musí být vzájemně v souladu.
- 4.1.4. Protihluková opatření navrhovat pouze v odůvodněných případech na základě výsledků akustické studie.
- 4.1.5. Navržené úpravy musí být umístěny na stávajících pozemcích a v případě, že tuto podmínku nelze splnit, musí Zhotovitel prověřit průchodnost umístění navrhovaných konstrukcí na pozemku třetích osob a případně využít pouze ty pozemky, u nichž nebude v rámci dalších stupňů přípravy problém s výkupem či převodem majetku pod správou SZDC s.o.

##### 4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Dopravní technologie bude pro zadaný úsek Ústí nad Labem západ (mimo) – Chabařovice (včetně) vypracována dle směrnice č.11/2006.
- 4.2.2. Dopravní technologie bude vycházet z dokumentace zpracované v rámci akce „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“, která řeší dopravně-technologické posouzení celého úseku Ústí nad Labem – Teplice v Čechách – Bílina – Chomutov – Cheb, včetně odbočné trati Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina.
- 4.2.3. Pro účely dopravně-technologického posouzení dle bodu 4.2.2. bude v žst. Ústí nad Labem západ uvažováno se stávajícím stavem.
- 4.2.4. Na základě tohoto rozsahu dopravy bude vypracován GVD.
- 4.2.5. Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 4.2.6. Výhledový rozsah a organizace osobní dopravy budou vycházet ze stávajícího stavu s potvrzením údajů ze strany objednatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí SZDC GR O26. Přehled frekvence cestujících zajistí Zhotovitel dokumentace.

##### 4.3. Zabezpečovací zařízení

###### Popis stávajícího stavu:

- 4.3.1. St.5 Ústí n.L. západ  
SZZ reléové 3. kategorie, AŽD 71 s číslicovou volbou, rok výroby 1982, KO 4300 a 3102 s přenosem kódu VZ
- 4.3.2. TZZ Ústí n.L. západ – Chabařovice  
TZZ 3. kategorie, obousměrný soustředěný AB včetně přenosu VZ, rok výroby 1982, výstroj umístěna ve čtyřech stanovištích, KO 3400, 14 ks návěstidel AŽD 70, v 1.TK ASDEK v km 9,250, rok výroby 2016, dohledové pracoviště Ústí n.L. západ St.5
- 4.3.3. ŽST Chabařovice

SZZ 3. kategorie, AŽD 71 s číslicovou volbou, rok výroby 1982, KO 4300, do stanice je zaústěna vlečka, výhybkou č.22, která není v současné době provozována.

#### Požadavky na nový stav:

- 4.3.4. Pro nasazení systému ERTMS/ETCS nutno respektovat a využít výsledky realizace probíhajících a dokončených projektů zejména v rozsahu:
  - zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
  - zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných zařízení ve stavědlových ústřednách SZZ,
  - zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech.
- 4.3.5. Vlastní výstavba systému ETCS a dálkového ovládání z CDP Praha bude řešena samostatnou stavbou.
- 4.3.6. V ŽST Chabařovice bude zřízeno nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu elektronické stavědlo s přípravou pro dálkové ovládání z CDP Praha. V rámci profesních jednání bude upřesněno místo dočasného úsekového ovládání.
- 4.3.7. S ohledem na nové SZZ je nutno řešit nově ukolejnění včetně nového návrhu KSÚ a TP. Při řešení uzemnění nutno respektovat „Stanovisko k ukládání zemnicího pásku do kabelové rýhy“ č.j. 3975/2015-O14 z 27.1.2015.
- 4.3.8. K umístění technologických zařízení SZZ využít přednostně stávající budovy a prostory.
- 4.3.9. Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ včetně jeho kolejových obvodů.
- 4.3.10. Pro nově navržené prostředky pro spolupůsobení vlaku budou použity kolejové obvody nebo počítače náprav vyhovující TSI CCS, ČSN EN 50238, CLC/TS 50238-2, ČSN CLC/TS 50238-3.
- 4.3.11. Při použití počítačů náprav je nutno respektovat omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, CLC/TS 50238-2, ČSN CLC/TS 50238-3.
- 4.3.12. V mezistaničním úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice bude vybudováno nové TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu automatický blok.
- 4.3.13. V mezistaničním úseku Chabařovice – Bohosudov bude ponecháno stávající (případně nové TZZ v rámci stavby Rekonstrukce ŽST Bohosudov) TZZ 3. kategorie typu AB a navázáno do nového SZZ.
- 4.3.14. V rámci nového TZZ se nepředpokládá výstavba nových přejezdových zabezpečovacích zařízení,
- 4.3.15. Do průběžné kabelizace budou doplněny chráničky pro optický kabel a dále traťový kabel. Součástí dokumentace bude řešení terénních úprav v okolí zabezpečovacího zařízení a demontáže stávajících zabezpečovacích zařízení.
- 4.3.16. Kabelizace bude navržena podle zásad pro tratě se střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz.
- 4.3.17. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.
- 4.3.18. Nutno respektovat Směrnici SZDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4665/2014-O12 s účinností od 1.5.2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd.
- 4.3.19. Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.

#### 4.4. Sdělovací zařízení

##### Popis stávajícího stavu:

##### 4.4.1. St.5 Ústí n.L. západ

Dopravní telefonní síť je zapojena do ovládacích skříní telefonních zapojovačů typu AŽD DZ 68Z. Náhradní zapojovač NZ20, rozhlasové zařízení s RÚ 1xVRÚ.

EPS s MHÚ102 – 2ks.

Venkovní hodiny s rozvodem.

#### 4.4.2. TZZ Ústí n.L. západ – Chabařovice

11ks VTO u návěstních bodů a vjezdových návěstidel

#### 4.4.3. ŽST Chabařovice

Zapojovač DZ68

Náhradní zapojovač NZ20

Rozhlasové zařízení s RÚ 2xVRÚ

EPS s MHÚ102

Venkovní hodiny s rozvodem.

#### Požadavky na nový stav:

- 4.4.4. Součástí navrženého řešení v ŽST Ústí nad Labem západ St. 5 bude nové dohledové pracoviště DDTS pro dohled technologií z ŽST Chabařovice.
- 4.4.5. V ŽST Chabařovice pro ochranu technologie SZT bude navrženo EZS (s požárními čidly), zapojené do systému DDTS ŽDC s dohledem z klientského pracoviště DDTS ŽDC umístěného na pracovišti výpravčího na St. 5 v ŽST Ústí nad Labem západ.
- 4.4.6. TZZ – v celé části mezistaničního úseku požadujeme zřízení VTO v souladu se zněním předpisů a norem SZDC v platném znění.
- 4.4.7. Připojení všech technologických systémů ŽDC do stávajícího integračního serveru DDTS ŽDC umístěného na ÚS v Ústí nad Labem-sever a na CDP Praha. Pro komunikaci požadujeme využít agregační přepínač/směrovač umístěný v Ústí nad Labem v rámci stavby „Kontrolně-analytické centrum“. Ovládání uvedených technologií musí být řešeno klientem DDTS ŽDC, nikoliv ovládacími terminály jednotlivých technologií. Řešení musí respektovat Technické specifikace SZDC 2/2008 – ZSE.
- 4.4.8. Řešení rádiových systémů v návaznosti na související stavbu GSM-R.
- 4.4.9. Zařízení pro diagnostiku závad jedoucích vozidel (ASDEK) v km 9,250 zůstane zachováno a budou na něm provedeny pouze nezbytné činnosti související s obnovou železničního svršku (případně spodku) v místě instalace.

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

##### 4.5.1. Popis stávajícího stavu:

- 4.5.1.1. Stávající sestava TV je stejnosměrná 3kV. V žst. Ústí nad Labem západ se datuje stavba TV k roku 1963, během 70 a 80.let došlo k částečné obnově několika jednotlivých prvků TV. V roce 2014 došlo k částečné redukci v zatrolejování odstavných kolejí. V současnosti je část TV v havarijním stavu pouze s provizorní revizní zprávou. V úseku UL západ (cca od km 3,900) – Chabařovice je stavba TV z roku 1982 (přeložka celé tratě), částečně upraveno z důvodu výstavby mostu po roce 2000. V žst. Chabařovice je TV z r. 1982 (přeložka celé tratě), v letech 2012 – 2014 došlo k redukci TV na cca 1/3 žst.
- 4.5.1.2. Rozvod 6kV v úseku trati Ústí nad Labem západ – Chabařovice byl dán do provozu v roce 1963 a je dlouhý 6,5 km. Je zde 8 TTS z toho jsou 4 TTS zastaralé osazené s dosluhující technologií. Tyto TTS jsou vybaveny olejovými transformátory (OT 1,2 kVA). Napájení celého úseku zajišťuje kabel 6 kV. Jak stávající kabel 6 kV, tak i stávající traťové zařízení je za hranici životnosti.
- 4.5.1.3. Dálkové ovládání technologických objektů je z let 1975 – 2000, provedeno automaty TECO TC950 provedeno stuhovou topologií 56k modemy po metalických kabelech – nevyhovuje směrnici TS 2/2008 – ZSE.
- 4.5.1.4. Rozvody NN v žst. Chabařovice se datují do roku 1980. Veškeré zařízení (osvětlení, EOVS) je za hranici životnosti. Osvětlení žst. je tvořeno osvětlovacími stožáry JŽ. EOVS je v nevyhovujícím stavu, náhradní součásti pro napájení z oddělovacích traf již nikde nejsou k dispozici. Použitá technologie je zastaralá a je nemožné ji propojit s DDTS.

#### 4.5.2. Požadavky na nový stav:

- 4.5.2.1. Z důvodu stáří a nevyhovujícího stavu provozuschopnosti, tak i bezpečnosti veškerého zařízení uvedeného výše je nutno zajistit jejich rekonstrukci. Při návrhu rekonstrukce TV zohlednit budoucí přechod na střídavou trakci 25kV.
- 4.5.2.2. ŽST Ústí nad Labem západ:  
Provést nezbytné úpravy TV, vyvolané rekonstrukcí svršku a změnami traťové rychlosti. Rekonstrukce EOv stavbou dotčených výhybek. Rekonstrukce DOUO. Rekonstrukce kabelu 10kV. Rekonstrukce TS VN6,10/NN st.5. Úpravy DŘT, doplnění DDTs, INK-EOV,OV. Vnitřní technologie EOv, osvětlení a DOUO umístěné ve stávajícím stavědle 5 přemístit do stávající přilehlé TS.
- 4.5.2.3. Traťový úsek Ústí nad Labem západ – Chabařovice:  
Rekonstrukce TV s ohledem na předpokládané zvýšení traťové rychlosti. Přeložka kabelu 6 kV na estakádu Chabařovice. Výměna trafostanice TTS 6kV.
- 4.5.2.4. ŽST Chabařovice:  
Rekonstrukce TV s ohledem na předpokládané zvýšení traťové rychlosti. Rekonstrukce EOv, který vyplyne z rozsahu daného dopravní technologií. Rekonstrukce trafostanice STS Chabařovice. Rekonstrukce dálkově ovládaných úsekových odpojovačů. Rekonstrukce rozvodů NN. Rekonstrukce trafostanice NN. Rekonstrukce osvětlení.
- 4.5.2.5. Úpravy DŘT, doplnění DDTs, INK-EOV,OV.
- 4.5.2.6. Rozsah rekonstrukce trakčního vedení bude navržen v souladu s navrženými úpravami železničního spodku (odvodnění), s přihlédnutím ke stavu a poloze trakčních stožárů a jejich základů (např. rozpětí stožárů, působení bludných proudů) a zvýšení traťové rychlosti. Návrh rekonstrukce trakčního vedení musí být v souladu s ustanoveními norem ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50119 ed.2, ČSN EN 50 367 ed. 2, ČSN EN 50122-1 ed.2 a ČSN EN 34 1500 ed.2. Při návrhu trakčního vedení musí být splněny požadavky vyplývající z TSI ENE.
- 4.5.2.7. Rozvod 6kV - výměna kabelu 6 kV v celém úseku trati (stávající kabel nahradit kabelem 6-AYKCY 3 x 50 mm, případně kabelem stejného typu, ale v napěťové hladině 22 kV). V souvislosti s tím proběhne výměna stávajících TTS (typu ST3) pro napájení zabezpečovacího zařízení za nové v aluzinkovém provedení (např. typu TS8-AZ), včetně vybavení, a dále přestavba 3 stávajících STS (dodat zařízení s novou technologií). Rekonstrukci rozvodu 6 kV, 75 Hz nutno koordinovat s rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení a požadavky na jeho napájení.
- 4.5.2.8. Nový náhradní zdroj nebo statický měnič 75Hz/50Hz pro napájení ZZ z rozvodu 6kV/75Hz. Zděná trafostanice bude nově vystrojena, včetně rekonstrukce IRODEL.

#### 4.6. Inženýrské objekty

##### 4.6.1. Železniční svršek a spodek

##### 4.6.2. Popis stávajícího stavu:

- 4.6.2.1. Železniční stanice Ústí nad Labem západ leží v km 1,220 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží - Kadaň-Prunéřov, trať je ve všech přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. V ŽST Ústí nad Labem západ je v dotčených kolejích následující sestava železničního svršku:  
Staniční kolej č. 51,52 kolejnice R65 pražce SB6 rok vložení 1982  
Výhybky jsou na vyžilých dřevěných pražcích, místy nefunkční odvodnění a zbahnělé šterkové lože s pravidelným dopadem na závady v GPK.
- 4.6.2.2. V dvojkolejném úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice je následující sestava železničního svršku kolejí č. 1,2:  
Km 3,545 – 12,231 kolejnice R65 pražce SB6 rok vložení 1982  
Km 12,231 - 13,827 kolejnice R65 rok 2004 a pražce SB6, rok vložení 1985



- 4.6.2.3. Železniční stanice Chabařovice leží v km 11,214 trati celostátní dráhy Ústí nad Labem hlavní nádraží – Kadaň-Prunéřov.

Staniční kolej č 1,2 - kolejnice R65 pražce SB6 rok vložení 1982

Detailní popis železničního svršku je uveden v nákresných přehledech železničního svršku pro úsek 0591 Ústí nad Labem – Most, které jsou přílohou těchto zadávacích podmínek.

**4.6.3. Požadavky na nový stav:**

- 4.6.3.1. Při rekonstrukci železničního svršku v traťovém úseku a ŽST se předpokládá provést celkovou rekonstrukci železničního svršku v hlavních dopravních kolejích a v předjízdových kolejích, včetně příslušných výhybek novým materiálem.

- 4.6.3.2. Bude provedeno nové odvodnění a na základě zpracovaného geotechnického průzkumu navrženy úpravy a sanace železničního spodku v nezbytně nutném rozsahu.

- 4.6.3.3. ŽST Ústí nad Labem západ

Předpokládá se provést rekonstrukci hlavních dopravních kolejí a výhybek v těchto kolejích. Požadováno je následující:

Provést rekonstrukci železničního svršku stávající koleje č.51. v km 3,860 - 5,181 na pražcích SB6 rozdělení "e" kolejnice R65 upevnění ŽS3 výměnou za pražce o váze větší než 300kg a kolejnice 60E2 s bezpodkladnicovým pružným upevněním.

Provést rekonstrukci železničního svršku stávající koleje č.52. v km 3,843 - 5,267 na pražcích SB8 rozdělení "e" kolejnice R65 upevnění ŽS3 výměnou za pražce o váze větší než 300kg a kolejnice 60E2 s bezpodkladnicovým pružným upevněním.

Provést rekonstrukci výhybek a přípojných polí výhybek č. 812 (JR65 1:9-300P), 813 (JR65 1:9-300P), 816 (JR65 1:9-300P), 817 (JR65 1:12-500P), 852 (JR65 1:12-500P), 853 (JR65 1:11-300P) a 854 (JR65 1:11-300P) za nové na betonových pražcích. Výhybku č.817 nahradit za štíhlejší 1:14-760 pro možnost zvýšení rychlosti na vjezdu do žel. stanice ze směru od Teplic.

Bude navržena rekonstrukce odvodnění a sanace železničního spodku v nezbytně nutném rozsahu.

- 4.6.3.4. Ústí nad Labem západ - Chabařovice

Předpokládá se provést rekonstrukci obou traťových kolejí. Jedná svršek R65 na pražcích SB6 (z roku 1982) rozdělení "e", které vykazují podélné trhliny až do hloubky hlavní výztuže (celkem více než 10 000ks), upevnění ŽS3, které je postupně nahrazováno upevněním ŽS4. V úseku je z části nefunkční odvodnění a zbahnělé šterkové lože s pravidelným dopadem na závady v GPK. V rámci stavby dálnice D8 došlo k rekonstrukci žel. svršku v okolí mostu v km 7,811. Požadováno je následující:

Provést rekonstrukci železničního svršku stávající 1. TK v km 5,262 - 7,630 a 7,900 - 10,806 na pražcích SB6 rozdělení "e" kolejnice R65 upevnění ŽS3/4, výměnou za pražce o váze větší než 300kg a kolejnice 60E2 s bezpodkladnicovým pružným upevněním.

Provést rekonstrukci železničního svršku stávající 2. TK v km 5,301 - 7,480 a 7,970 - 10,852 na pražcích SB6 rozdělení "e" kolejnice R65 upevnění ŽS3/4, výměnou za pražce o váze větší než 300kg a kolejnice 60E2 s bezpodkladnicovým pružným upevněním.

Bude navržena rekonstrukce odvodnění a sanace železničního spodku.

- 4.6.3.5. ŽST Chabařovice

Jedná svršek R65 na pražcích SB6 (z roku 1982). V úseku je zcela nefunkční odvodnění, s pravidelným dopadem na závady v GPK.

Požadavky na nový stav:

Celková rekonstrukce železničního svršku v hlavních dopravních kolejích a v předjízdových kolejích, včetně příslušných výhybek novým materiálem.

Bude navržena rekonstrukce odvodnění a sanace železničního spodku v nezbytně nutném rozsahu.

- 4.6.4. **Nástupiště**

**Popis stávajícího stavu:**

- 4.6.4.1. ŽST Chabařovice  
Stávající 2 ostrovní nástupiště s přístřeškem.  
Nefunkční (propadající) se podchod.

**Požadavky na nový stav:**

- 4.6.4.2. ŽST Chabařovice  
Bude navržena demontáž stávajících ostrovních nástupišť, přístřešků a podchodu (v souladu s „Oznámením o postradatelnosti zařízení“ č.j. 30393/2017-SŽDC-GŘ-O12 ze dne 26.7.2017). V rámci projednání požádá zhotovitel dokumentace o stanovisko objednavatele regionální dopravy (Ústecký kraj) k návrhu zrušení železniční stanice Chabařovice pro potřeby osobní dopravy.

4.6.5. **Mosty a propustky**

**Popis stávajícího stavu:**

- 4.6.5.1. Most v km 5,428 - mostní objekt na dvoukolejně elektrifikované trati s trémovou komorovou uzavřenou nosnou konstrukcí (beton s tvrdou ocelovou výztuží s předpětím) o 8 otvorech. Spodní stavbu tvoří železobetonové podpěry.
- 4.6.5.2. Most v km 7,114 - mostní objekt na dvoukolejně elektrifikované trati s šesti nosnými konstrukcemi. Konstrukce K01, K02 a K05, K06 jsou tvořeny plnostěnnou trémovou konstrukcí, konstrukce K03 a K04 jsou tvořeny zabetonovanými nosníky. Spodní stavbu tvoří železobetonové podpěry.
- 4.6.5.3. Most v km 7,282 - mostní objekt na dvoukolejně elektrifikované trati s deskovou nosnou konstrukcí se zabetonovanými nosníky o 1 otvoru. Spodní stavbu tvoří železobetonové podpěry.
- 4.6.5.4. Most v km 7,355 - mostní objekt na dvoukolejně elektrifikované trati s železobetonovou trémovou plnostěnnou nosnou konstrukcí o 3 otvorech. Spodní stavbu tvoří železobetonové podpěry.
- 4.6.5.5. Most v km 7,810 - mostní objekt na dvoukolejně elektrifikované trati o dvou otvorech (D8). Konstrukce K01 je tvořena ocelovou trémovou plnostěnnou nosnou konstrukcí, konstrukci K02 tvoří ocelový oblouk s trémem. Spodní stavbu tvoří železobetonové podpěry.
- 4.6.5.6. Most v km 8,035 - mostní objekt na dvoukolejně elektrifikované trati s trémovou plnostěnnou nosnou konstrukcí (beton s tvrdou ocelovou výztuží s předpětím) o 3 otvorech. Spodní stavbu tvoří železobetonové podpěry.
- 4.6.5.7. Most v km 8,980 - mostní objekt na dvoukolejně elektrifikované trati s trémovou plnostěnnou nosnou konstrukcí (beton s tvrdou ocelovou výztuží s předpětím) o 3 otvorech. Spodní stavbu tvoří železobetonové podpěry.
- 4.6.5.8. Most v km 9,562 - mostní objekt na dvoukolejně elektrifikované trati s trémovou plnostěnnou nosnou konstrukcí (beton s tvrdou ocelovou výztuží s předpětím) o 3 otvorech. Spodní stavbu tvoří železobetonové podpěry.
- 4.6.5.9. Most v km 10,037 - mostní objekt na dvoukolejně elektrifikované trati s trémovou plnostěnnou nosnou konstrukcí (beton s tvrdou ocelovou výztuží s předpětím) o 26 otvorech. Spodní stavbu tvoří železobetonové podpěry.
- 4.6.5.10. Most v km 10,798 - mostní objekt na dvoukolejně elektrifikované trati s trémovou plnostěnnou nosnou konstrukcí (beton s tvrdou ocelovou výztuží s předpětím) o 3 otvorech. Spodní stavbu tvoří železobetonové podpěry.
- 4.6.5.11. Most v km 11,185 - mostní objekt- podchod v ŽST Chabařovice. Dvě nosné konstrukce tvoří ŽB rámové konstrukce. Spodní stavbu tvoří železobetonové podpěry, které jsou součástí rámu.
- 4.6.5.12. Most v km 11,610 - mostní objekt pod několika kolejnou elektrifikovanou tratí se třemi nosnými konstrukcemi, které jsou tvořeny železobetonovými rámy. Spodní stavbu tvoří železobetonové podpěry, které jsou součástí rámu.

#### Propustky:

- 4.6.5.13. Propustek v km 8,580 - objekt na dvoukolejně elektrifikované trati, kde nosnou konstrukci tvoří železobetonová kruhová trouba.
- 4.6.5.14. Propustek v km 9,469 - objekt na dvoukolejně elektrifikované trati, kde nosnou konstrukci tvoří železobetonové kruhové trouby.
- 4.6.5.15. Propustek v km 10,990 - objekt na tříkolejně elektrifikované trati, kde nosnou konstrukci tvoří železobetonové kruhové trouby.

#### 4.6.6. Požadavky na nový stav:

- 4.6.6.1. U všech stávajících mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost a prokázána požadovaná přechodnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S30135/2015–S 13). Na mostních objektech bude proveden stavebně technický průzkum nezbytný pro stanovení zatížitelnosti a pro předpokládaný stavební počín (rekonstrukce, sanace,...) a zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků stavebně technického průzkumu, statického posouzení a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu. U mostních objektů, které budou sanovány, bude přednostně požadováno prostorové uspořádání dle ČSN 73 6201 včetně nutného obrysu kolejového lože. Rekonstruované mostní objekty musí splňovat ČSN EN 1991-2/Z4 – Zatížení mostů dopravou. Při návrzích rekonstrukcí mostních objektů budou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.
- 4.6.6.2. Nové mostní objekty a konstrukce musí splňovat ČSN EN 1991-2/Z4 na LM 71 se součinitelem  $\alpha = 1,21$ . Tyto mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem, jejich konstrukce musí respektovat požadavek na minimální náklady na údržbu. Pro založení těchto mostních objektů musí být proveden geotechnický průzkum.
- 4.6.6.3. Na nových či rekonstruovaných mostních objektech s ložisky, u nichž bude dosaženo 80 % a více největší přípustné dilatující délky podle Tab. 1 dílu XII předpisu SŽDC S3, musí být prověřeno spolupůsobení koleje a mostu (interakce, posouzení prvků železniční konstrukce, uložení, ...). Toto se týká mostních objektů s nepřerušenu bezстыkovou kolejí, případně mostů s více dilatujícími nosníky, kde budou kolejnice svařeny do větší délky přes tyto nosníky (Tab. 1, případy 2, 3 a 4). U konstrukcí v Tab. 1 neuvedených stanoví další postup O13.

#### 4.7. Pozemní stavební objekty

##### 4.7.1. Popis stávajícího stavu:

###### 4.7.1.1. ŽST Chabařovice

Výpravní budova - převedena do vlastnictví státu, právo hospodaření SŽDC s.o., SON Ústí nad Labem.

##### 4.7.2. Požadavky na nový stav:

###### 4.7.2.1. ŽST Chabařovice

Výpravní budova - optimalizace prostor pro technologické zázemí vč. sociálního vybavení dle potřeb technologie. Posouzení možnosti přemístění technologií umístěných mimo budovu do výpravní budovy, optimalizace prostoru pro složky SŽDC vč. zázemí.

#### 4.8. Životní prostředí

4.8.1. **Záměr projektu:** kapitola bude zpracována v obecné rovině v rozsahu kapitoly 8 ZP a seřazena následovně:

Popis jednotlivých složek životního prostředí, identifikace lokalit NATURA 2000 v řešené oblasti, případné změny hlukového zatížení.

Odpadové hospodářství - na základě pochůzky za účasti zadavatele, bez provedení průzkumu.

## 5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. Objednatel požaduje zpracovat jednak Záměr projektu a dále projednaný a odsouhlasený koncept technického řešení. Součástí Záměru projektu budou rovněž následující části: dopravní technologie, situaci železniční stanice a odbočky, návrh GPK traťových úseků a rámcový popis jednotlivých SO a PS v rozsahu souhrnné technické zprávy. Součástí plnění bude rovněž vyčíslení investičních nákladů, které bude provedeno podle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti. Součástí bude též zpracování ekonomického hodnocení.

## 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 dodavateli 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>.

**Ověřovací doložka transformace komponenty**

Ověřuji pod pořadovým číslem **36383**, že tato komponenta je konverzí původní komponenty do PDF/A.

UUID původní komponenty: 1ef71c99-6aaa-46b4-894f-8b7c02a226ec

Ověřující osoba: **System**

Vystavil: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Datum: **20.03.2018 09:20:01**



0654b39a-6803-4a9f-b7fd-185d94b15130