Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

„Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí“

Datum vydání: 10. 9. 2019

Obsah

[SEZNAM ZKRATEK 2](#_Toc22725499)

[1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA 3](#_Toc22725500)

[1.1 Předmět zadání 3](#_Toc22725501)

[1.2 Hlavní cíle stavby 3](#_Toc22725502)

[1.3 Umístění stavby 3](#_Toc22725503)

[1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení) 4](#_Toc22725504)

[2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ 4](#_Toc22725505)

[2.1 Závazné podklady pro zpracování 4](#_Toc22725506)

[2.2 Ostatní podklady pro zpracování 5](#_Toc22725507)

[3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY 5](#_Toc22725508)

[4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ 5](#_Toc22725509)

[4.1 Všeobecně 5](#_Toc22725510)

[4.2 Dopravní technologie 6](#_Toc22725511)

[4.3 Organizace výstavby 6](#_Toc22725512)

[4.4 Zabezpečovací zařízení 6](#_Toc22725513)

[4.5 Sdělovací zařízení 8](#_Toc22725514)

[4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení 9](#_Toc22725515)

[4.7 Ostatní technologická zařízení 16](#_Toc22725516)

[4.8 Železniční svršek a spodek 16](#_Toc22725517)

[4.9 Nástupiště 17](#_Toc22725518)

[4.10 Železniční přejezdy 17](#_Toc22725519)

[4.11 Mosty, propustky, zdi 18](#_Toc22725520)

[4.12 Železniční tunely 20](#_Toc22725521)

[4.13 Ostatní objekty 20](#_Toc22725522)

[4.14 Pozemní stavební objekty 20](#_Toc22725523)

[4.15 Pozemní komunikace 21](#_Toc22725524)

[4.16 Geodetická dokumentace 22](#_Toc22725525)

[4.17 Životní prostředí 22](#_Toc22725526)

[5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY 22](#_Toc22725527)

[6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY 23](#_Toc22725528)

[7. PŘÍLOHY 24](#_Toc22725529)

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve Všeobecných technických podmínkách.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA
   1. Předmět zadání
      1. Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu (dále jen ZP) a doprovodné dokumentace (dále jen DD) pro akci Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí.
      2. Doprovodná dokumentace bude zpracována ve skladbě podle kapitoly 5.
      3. Předmětem zadání je rovněž zajištění všech podkladů nezbytných pro zpracování ZP a DD.
   2. Hlavní cíle stavby
      1. Hlavní cíle rekonstrukce železniční stanice Valašské Meziříčí jsou v komplexní modernizaci železniční stanice ve všech profesích včetně výpravní budovy. Modernizace povede ke zvýšení bezpečnosti cestující veřejnosti včetně zajištění bezbariérového přístupu, ve zvýšení traťové rychlosti projíždějících vlaků, ve zvýšení bezpečnosti železničního provozu, v zajištění spolehlivého železničního provozu, v zajištění odpovídajících pracovních podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy, v zajištění požadavků interoperability a splnění požadavků platné legislativy.
      2. Návrh vazby železniční stanice na přednádražní prostor vycházející z projednaného uspořádání pozemků mezi Českými dráhami, a.s. a SŽDC v systému UMVŽST a souvisejících požadavků ČD – Cargo a.s., Magistrátu města Valašské Meziříčí a autobusových dopravců. Prioritní cíle pro SŽDC v přednádražním prostoru jsou výstavba parkoviště pro osobní automobily typu P+R a K+R, parkoviště služebních automobilů pracovníků SŽDC (drážních zaměstnanců), stání a nástupiště pro autobusy náhradní autobusové dopravy. Vše bude koordinováno s městem Valašské Meziříčí.
   3. Umístění stavby
      1. ŽST Valašské Meziříčí
      2. TÚ: 2361 Hranice na Moravě (mimo) – Vsetín (mimo)
      3. TÚDÚ a evidenční km:

236112 Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí; (potřebný výběh do TÚ – km 24,429);

213102 Valašské Meziříčí – Hostašovice; (km 61,6 – potřebný výběh do TÚ);

2361GB žst. Valašské Meziříčí; (km 24,523 – 26,022);

2361G1 žst. Valašské Meziříčí; (km 24,429 – 25,598);

2361GK žst. Valašské Meziříčí – kolej SNV (sdružená nakládka a vykládka); (km 0,000 – 24,987);

2361GA žst. Valašské Meziříčí; (km 24,643 – 25,485);

2361GV žst. Valašské Meziříčí hulínské zhlaví; (km 25,477 – 25,602);

236114 Valašské Meziříčí – Bystřička; (km 25,598 – potřebný výběh TÚ);

212120 Branky na Moravě – Valašské Meziříčí; (potřebný výběh TÚ – km 60,530)

* + 1. Rozhodující dotčené pozemky:

k.ú. Krásno nad Bečvou; p.č.992/1 (SŽDC);

k.ú. Krásno nad Bečvou; p.č.992/2 (SŽDC);

k.ú. Krásno nad Bečvou; p.č.992/5 (SŽDC);

k.ú. Krásno nad Bečvou; p.č.956/6 (ČR, Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových);

k.ú. Krásno nad Bečvou; p.č.st.1226 (SŽDC);

k.ú. Krásno nad Bečvou; p.č.st.1227 (SŽDC);

k.ú. Krásno nad Bečvou; p.č.1007/35 (České dráhy, a.s.);

k.ú. Valašské Meziříčí-město; p.č.2825/1 (SŽDC);

k.ú. Valašské Meziříčí-město; p.č.2825/23 (České dráhy, a.s.);

Obec: Valašské Meziříčí

Kraj: Zlínský

* 1. Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)
     1. Jedná se o celostátní dráhu č.820 00 Hranice na Moravě – Vsetín – Horní Lideč státní hranice, dle železničního knižního jízdního řádu, která je zařazena do systému TEN-T (hlavní síť TEN-T v nákladní dopravě a globální síť v osobní dopravě) a je součástí evropského nákladního koridoru 9 (rail freight corridor). Trať není součástí železničního tranzitního koridoru ČR. Trať je dvoukolejná s pravostranným provozem, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3kV.
     2. Přímým správcem železniční dopravní infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc.

|  |  |
| --- | --- |
| Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. | Celostátní |
| Kategorie dráhy podle TSI INF | P5/F1 |
| Součást sítě TEN-T | ANO |
| Číslo trati podle Prohlášení o dráze | 820 00 |
| Číslo trati podle nákresného jízdního řádu | 302,304,304a+308 |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu | 280,281,303,323 |
| Číslo traťového a definičního úseku | 2361,2361G1 |
| Traťová třída zatížení | D4 (22,5 t / 8 t) |
| Maximální traťová rychlost: |  |
| Hlavní staniční koleje č.1 a 2 – max. rychlost | 60 km/h |
| Předjízdné staniční koleje – max. rychlost | 40 – 50 km/h podle parametrů odbočných výhybek a návěstění |
| Trakční soustava | DC 3 kV |

1. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ
   1. Závazné podklady pro zpracování
      1. Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží - MD, 2019
      2. Národní strategie cyklistické dopravy, MD, 2013
   2. Ostatní podklady pro zpracování
      1. Zpřesnění Sm. V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON, SŽDC, O6 GŘ, v platném znění – příloha této zadávací dokumentace, dále jen „Zpřesnění Sm. V-2/2012“
      2. Dokumentace pro stavební povolení - Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou (realizace 2019-2020 - SŽDC), zpracovatel dokumentace MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., rok 2018
      3. Projekt Úpravy majetkových vztahů železničních stanic mezi SŽDC, s.o. a ČD, a.s
      4. Cyklistická doprovodná infrastruktura, MD, 2010
      5. Dokumentace osy koleje pro všechny navazující úseky trati poskytne prostřednictvím Objednatele SŽG Olomouc (Ing. Jiří Grečnár, GrecnarJ@szdc.cz, tel: 727 983 620)
      6. Evidenční list přejezdu P7319 v km 12,438 (bude zasláno na vyžádání elektronicky).
      7. Základní technické požadavky na kamerové systémy čj. 18453/2018-SŽDC-O14
      8. Oznámení o postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty (č.j. 47635/10-OŘ, č.j. 49927/2012-OZŘP)
2. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY
   * 1. Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou
     2. Oprava Výpravní budovy Valašské Meziříčí (08/2019-10/2019)
     3. Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“
     4. Dopravní terminál Valašské Meziříčí (studie 2017 – Město Valašské Meziříčí)
     5. Aktualizace SP „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“, zpracovatel MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s. (ve zpracování – bude k dispozici k nahlédnutí u zadavatele pro vítězného uchazeče).
     6. GSM-R Hranice na Moravě - Horní Lideč – Střelná (zadávací dokumentace ve zpracování)
     7. Koncepce seřaďovacích stanic (v současnosti ve zpracování)
     8. Oprava STS 610 Valašské Meziříčí – předpoklad realizace 2019/2020
3. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ
   1. Všeobecně
      1. ZP a DD bude zpracována invariantně v návaznosti na aktualizaci „Studii proveditelnosti trati Horní Lideč, st.hr. – Hranice na Moravě“ včetně vyčíslení nákladů a ekonomického posouzení.
      2. Bude posouzena viditelnost návěstidel s podmínkou nesnížení stávající traťové rychlosti v hlavních kolejích.
      3. Bude zohledněna implementace systému ETCS dle „Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6, dále příslušné technické specifikace interoperability a požadavky na navrhovanou infrastrukturu ŽST (délky nástupišť, užitečné délky kolejí).
      4. V navrženém technickém řešení bude prověřena možnost rozložení křižovatkových výhybek a DKS v hlavních kolejích. Pokud se prokáže, že z důvodu zachování fungování železniční stanice toto rozložení nebude proveditelné, projedná zhotovitel možnost ponechání křižovatkových výhybek a DKS již ve fázi ZP s O13 ve smyslu předpisu SŽDC S3, díl XVI.
      5. V navrženém řešení není nutno respektovat stávající polohu kolejí a nástupišť.
      6. Návrh seřaďovacího nádraží bude zpracován v souladu s TNŽ 34 2660 a bude koordinován se zpracovávanou Koncepcí seřaďovacích stanic, která je v gesci O26.
   2. Dopravní technologie
      1. Dopravní technologie bude zpracována v rozsahu Směrnice GŘ č. 11/2006, přílohy č. 1.
      2. Bude posouzena potřeba počtu a délek dopravních a manipulačních kolejí, počet a délka nástupních hran s přihlédnutím na přestupní vazby.
      3. V koordinaci se zpracovávanou Koncepcí seřaďovacích stanic bude zpracována technologie práce seřaďovacího nádraží s posouzením potřeby spádoviště, počtu a délek kolejí apod. V případě potřeby spádoviště bude na základě technologie práce předpokládané po realizaci stavby navrženo veškeré potřebné vybavení a spádovištní zařízení včetně jeho stupně vybavení.
      4. Bude řešena dopravní technologie místní práce.
      5. Dopravní technologie bude zpracována pro GVD předpokládaný po realizaci stavby (krátkodobý horizont) i pro výhledový stav (dlouhodobý horizont). Výhledový rozsah dopravy bude vycházet ze v současnosti aktualizované „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč, st.hr. – Hranice na Moravě“.
      6. Pro odstavování končících souprav osobních vlaků bude navržena dostatečná kolejová kapacita pro tyto soupravy vč. návrhu vybavení potřebnou technologií (předtápění, temperování).
      7. Pro žst. Val. Meziříčí bude zpracován GVD v období přepravní špičky v délce minimálně 4 hodiny. Bude zpracován plán obsazení kolejí v délce 24 hodin.
      8. Bude řešen pohyb proudů cestujících v rámci přestupních vazeb z vlaků na veřejnou hromadnou dopravu, individuální automobilovou dopravu, pěší a cyklo dopravu v přednádražním prostoru. Počty cestujících si zajistí zhotovitel na vlastní náklady.
      9. Zhotovitel projedná dopravní technologii se všemi dotčenými složkami a vyžádá si aktuální písemné podklady.
   3. Organizace výstavby
      1. V Záměru projektu bude zpracován rámcový návrh postupu výstavby za účelem zpracování EH a stanovení investičních nákladů.
   4. Zabezpečovací zařízení
      1. Popis stávajícího stavu
         1. Železniční stanice Valašské Meziříčí je od roku 1975 zabezpečena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) AŽD 71 s číslicovou volbou - 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Vnitřní technologie je umístěna ve stavědlové ústředně ve výpravní budově. Základní napájení SZZ je zajištěno z rozvodu 6 kV a náhradní z veřejné sítě.
         2. Pro kontrolu volnosti nebo obsazenosti kolejových úseků jsou využívány kolejové obvody KO 2796 (dvoupásové KO 50 Hz s relé DSŠ 12) a KO 2491 (jednopásové KO 50 Hz s relé NMVŠ2-1000/1000).
         3. Výhybky jsou opatřeny třífázovými přestavníky řady EP600.
         4. Světelná návěstidla jsou typu AŽD 70.
         5. V obvodu žst. se nachází dva přejezdy zabezpečené přejezdovým zabezpečovacím zařízení světelným. Přejezd P8052 v km 24,234 zabezpečený PZS AŽD 71 kategorie 3ZNI a přejezd P7329 v km 61,937/0,458 zabezpečený PZS AŽD 71 kategorie 3SNI.
         6. Přilehlé traťové úseky ve směru Valašská Polanka a Lhotka nad Bečvou jsou zabezpečeny traťovým zabezpečovacím zařízením TZZ AB3-82, dle TNŽ 34 2620 3. kategorie, traťový úsek směr Hostašovice TZZ AH 83 a traťový úsek směr Hulín TZZ RPB71. Trať Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm není vybavena TZZ a je provozovaná dle předpisu SŽDC D3.
      2. Požadavky na nový stav
         1. Nutno splnit podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.
         2. Pro výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS nutno vzít v úvahu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018“ a využít výsledky 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.

* + - 1. Vlastní výstavba systému ETCS bude řešena samostatnou stavbou.
      2. V ŽST Valašské Meziříčí bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s možností budoucího dálkového ovládání z CDP Přerov. V rámci nového SZZ bude provedena rovněž výměna všech venkovních prvků zabezpečovacího zařízení.
      3. K umístění technologických zařízení SZZ a TZZ využít přednostně stávající budovy a prostory.
      4. Součástí dokumentace musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ, nových a úvazky stávajících TZZ.
      5. S ohledem na nové SZZ je nutno řešit nově ukolejnění včetně nového návrhu KSÚ a TP.
      6. Zjišťování volnosti kolejových úseků v hlavních a předjízdných dopravních kolejích bude provedeno pomocí kolejových obvodů se zvýšenou šuntovou citlivostí, umožňující kódování pro vlakový zabezpečovač a vyhovující příloze B ČSN 34 2613 ed. 3. Zjišťování volnosti ostatních kolejových úseků ve stanici je požadováno realizovat pomocí počítačů náprav, přičemž musí být respektováno omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238–3. Vzhledem k použití počítačů náprav se předpokládá nasazení funkcionality VNPN dle TS 2/2014-S,Z.
      7. V mezistaničním úseku Jablůnka – Valašské Meziříčí bude navrženo TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou bude vybudováno nové TZZ elektronického typu v rámci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“. Součástí dokumentace bude návrh způsobu zabezpečení odbočných tratí. V případě řízení dráhy Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí dle předpisu „SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy“ bude navržena příprava pro budoucí doplnění technického zařízení pro sjednávání jízd vlaků („souhlasů“) mezi dirigujícím dispečerem a dispečerem DOZ, a technického zařízení pro předávání souprav hlavních klíčů.
      8. Zjišťování volnosti kolejových úseků bude v úseku Jablůnka – Valašské Meziříčí provedeno pomocí kolejových obvodů se zvýšenou šuntovou citlivostí, umožňující kódování pro vlakový zabezpečovač a vyhovující příloze B ČSN 34 2613 ed. 3. Na ostatních úsecích budou jako prostředky pro spolupůsobení vlaků navrženy počítače náprav. Použité počítače náprav v oblasti kompatibility s drážními vozidly musí vyhovovat ČSN CLC/TS 50238-3 a aktuálně platnými TSI CCS.
      9. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby a následně na pracoviště DŽDC.
      10. Nová zabezpečovací kabelizace 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).
      11. Nutno respektovat Směrnici SŽDC 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.
      12. Pro zabezpečení stavebních postupů je nutné rámcově vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.
  1. Sdělovací zařízení
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Sdělovací zařízení je z roku 2009. V žst. Valašské Meziříčí je instalován automatický hlasový a vizuální informační systém pro cestující HIS-VOICE, slouží pro informaci cestujících o příjezdech a odjezdech vlaků a hlášení do zastávky Brňov, Zubří a nákladiště a zastávky Bystřička a dopraven Střítež nad Bečvou a Rožnov pod Radhoštěm. V budově a podchodu jsou instalovány nové informační tabule. V srpnu 2019 nahrazeny nástupištní listové jednotky PRAGOTRON za informační tabule s LCD displeji s podsvícením LED diodami.
        2. Rozhlasová ústředna je INOMA RRU, zesilovač INOMA RRU-VZ-100, řídící počítač informačního zařízení je v dopravní kanceláři. Telefonní zapojovač je typu INOMA ALFA a náhradní zapojovač INOMA NZ-10.
        3. V ŽST jsou instalovány hlavní hodiny EH72.
        4. Zařízení elektronické požární signalizace (EPS) je v místnost reléového zabezpečovacího zařízení (RZZ) a v místnosti technologie na stavědle 1. Jedná se o ústředny Lites MHU 109. Elektronický zabezpečovací systém (EZS) nebyl vybudován.
        5. Kamerový systém s analogovými kamerami ve vestibulu, podchodu a na nástupišti je typu DIVAR
     2. Požadavky na nový stav
        1. Řešit kompletní sdělovací zařízení, tedy místní kabelizace, telefonní zapojovače, rozhlasová zařízení pro cestující, vizuální informační zařízení pro cestující vyměnit a rozšířit o nástupištní odjezdové tabule, EPS, EZS, kamerové systémy, venkovní telefonní objekty (VTO), rádiová zařízení, atp.
        2. Navrhnout rozhlasová zařízení v IP provedení a vizuální informační systém nový a jednotný v celém prostoru ŽST.
        3. Vizuální informační systém bude v provedení LCD s LED podsvícením.
        4. Informační systém bude vybudován dle Směrnice SŽDC č. 118.
        5. Veškeré navržené systémy uvažovat na bázi digitální technologie, prioritně s využitím nespojovaných přenosů s rozhraním Ethernet. Analogová technologie je uvažována pouze pro napojení ukončovacích prvků.
        6. Sdělovací a zabezpečovací kabely ve stanici budou řešeny stíněné s ohledem na předpokládanou elektrizaci ve střídavé trakci 25 kV/50Hz.
        7. K jednotlivým technologiím budou navrženy místní optické kabely.
        8. Pro sledování hran nástupišť navrhnout IP kamerový systém dle - Základní technické požadavky na kamerové systémy čj. 18453/2018-SŽDC-O14 s přenosem obrazu na pracoviště výpravčího.
        9. Prostory s technologickým zařízením staničního zabezpečovacího zařízení budou chráněny kouřovými čidly zapojenými do EZS a autonomním samočinným hasebním systémem (ASHS) v napájecích skříních. Doporučuje se stavební oddělení zdrojových částí stavědlové ústředny.
        10. Navržené sdělovací zařízení a ostatní technologické celky provést tak, aby bylo možné okamžité začlenění do nadstavbových systémů DOZ, ERTMS/ETCS a musí umožnit plnohodnotné ovládání a kontrolu technologických zařízení z dispečerského pracoviště v CDP Přerov, a to jak z dispečerských sálů, tak z pracoviště dispečera železniční dopravní cesty.
        11. Navrhnout systém dálkové diagnostiky technologických systémů - veškeré sdělovací zařízení musí umožnit dálkový přenos pro dálkové řízení dopravy a přenos stavových informací do DDTS podle TS 2/2008-ZSE.
        12. Pro připojení nově dodávaných technologií s protokolem IP bude navržen nový přístupový bod technologie IP/MPLS, který musí umožňovat začlenění trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. do páteřní IP/MPLS sítě včetně zabezpečení přechodů mezi jednotlivými virtuálními privátními sítěmi (VPN). Při zpracování dokumentace musí být respektován Pokyn GŘ č. 21/2017.
        13. Stávají traťový rádiový systém (TRS) bude zachován. Do TRS bude provedena vazba s VNPN. Až dojde v budoucnu k náhradě systému TRS systémem GSM-R, bude tato vazba upravena.
  2. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Jedná se o původní infrastrukturu. Provozuschopnost je prodlužována opravami. Stávající trakční vedení a venkovní osvětlení je na mezi životnosti. V provozu jsou původní 40 m osvětlovací věže. Původní trafostanice 22/0,4 kV, rozvodna NN a původní systém EOV (oddělovací transformátory v kolejišti). Systém EOV je ve stavu na mezi provozuschopnosti.
        2. Stávající stav je v elektronické podobě doložen v příloze připravené SŽDC, OŘ Olomouc, Správa elektrotechniky a energetiky (SEE): Rek VALMEZ\_SEE.zip.
        3. 1\_VALMEZ\_schema napajeni a deleni TV.pdf
        4. 2\_VALMEZ\_jednopolove schema\_STS 610 zst a R6kV TNS VM.pdf
        5. 3\_ VALMEZ\_jednopolove schema\_vstupni trafostanice 22-0,4 kV.pdf
        6. 4\_VLAMEZ\_jednopolove schema\_EPZ 3 kV.pdf
        7. 5\_ VALMEZ\_tab povelu a signalu DRT.pdf
        8. 6\_VALMEZ\_popis el zarizeni ZST\_1-7.jpg
        9. 7\_VALMEZ\_schema R22kV\_2016.pdf
        10. 8\_VALMEZ\_prehled schema rozvodu SP.pdf
        11. 9\_VALMEZ\_kabelovy rozvod.xlsx
        12. 10\_VALMEZ\_prehled schema rozvodu 12\_osvetleni.pdf
        13. 11\_ VALMEZ\_prehled schema rozvodu 35\_osvetleni.pdf
        14. Trafostanice a napájecí rozvody:
* Napájení je v základním stavu provedeno z distribučního rozvodu ČEZ Distribuce, a.s., kdy je do hlavní trafostanice 22/0,4 kV ozn. VS9194 v majetku SŽDC, přivedeno venkovní vedení typu AlFe 3 x 70 mm2 - linky 22 kV č.240, přes úsekový odpojovač UO 22 - č.US VS 9194. Trafostanice se nachází v ŽST Valašské Meziříčí u „Nové haly“ Depa kolejových vozidel (DKV) v km 24,961 trati Hranice na Moravě – Horní Lideč. Druhým místem připojení z DS ČEZ je linka 22 kV č.234 přes úsekový odpojovač UO 22 do příhradové trafostanice SŽDC u posunu 1 v ŽST Valašské Meziříčí (VS 9205). Z trafostanice je dále možno napájet KS 30 a z ní i část kabelových rozvodů v ŽST Valašské Meziříčí. Tento druhý přívod VN není v současné době provozně využíván.
* Hlavní trafostanice VS9194 je umístěna ve zděné budově. Vstupní napájecí rozvodna 22 kV je 5-ti kobková s jedním systémem přípojnic. Napěťová soustava vn: 3 AC 50 Hz 22 kV/IT. Trafostanice je osazena třemi olejovými transformátory, každý o výkonu 400 kVA. Transformátor T1 a T2 je trvale v provozu a slouží pro napájení rozvodu 3 x 230/400 V / 50Hz lokální distribuční soustavy v žst. Valašské Meziříčí. Transformátor T3 slouží pro napájení rozvodu EOV a kolejové brzdy. Součástí transformační stanice je původní náhradní zdroj elektrické energie o výkonu 148 kVA. Trafostanice je ovládaná pouze ručně.
* Součástí objektu trafostanice VS9194 je také původní - napájecí rozvodna NN (Napěťová soustava nn: 3PEN AC 50Hz, 400V/TN-C), která je vybavena rozvodnými vzduchem izolovanými panely ozn. I, II a III. Panel č.III slouží jako hlavní a z něho jsou dále napájeny panely č.I a č.II. V případě poruchy je možno napájet rozvodnu NN z jakéhokoliv transformátoru, nebo náhradního zdroje elektrické energie po přepojení podélného dělení. Do panelu č.III jsou jednotlivé přívody od transformátorů T1, T2, T3 provedeny vždy dvěma kabely AYKY 3 x 240+120, které vedou do hlavních výkonových jističů typu J2UX50M-400 A. Viz.schéma R NN. Panel č.I a panel č.II má samostatnou kompenzaci QRU 75 s regulátorem BK 06. Část panelu č.III je určena pro napájení EOV a kolejové brzdy z transformátoru T3. Má samostatnou kompenzaci QRU 75 s regulátorem BK 06. Z panelů č.I a II jsou napájeny jednotlivé okruhy přes kloubové odpojovače a jištěny nožovými pojistkami. Měření elektrické energie jednotlivých okruhů je buď přímé, nebo nepřímé podle okolností. Hlavní napájecí rozvody stanice jsou provedeny silovými kabely typu AYKY které napájí kabelové skříně venku nebo na objektech. Skříně označené LR 1a, LR 1 a LR 2 napájí EOV.
  + - 1. Záložní zdroje
* V ŽST Valašské Meziříčí jsou umístěny 3 náhradní zdroje (dále jen NZ) elektrické energie:
* Stabilní NZ elektrické energie typ NPZ 6S 160PN 152 kW, pouze s ručním startem, se nachází v objektu trafostanice u DKV Valašské Meziříčí v km 24,610. Napájí část kabelových rozvodů NN. Tento původní záložní zdroj je v současné době neopravitelný, jelikož nejsou k dispozici náhradní díly a součásti.
* Stabilní NZ elektrické energie typ MP 70 I 60 kW, s automatickým startem, se nachází ve vestavbě u nové výpravní budovy a STS 610 v km 24,980. V dopravní kanceláři (DK) je na stěně umístěn signalizační panel náhradního zdroje DK – MS2. Slouží pro záložní napájení vybraných odběrů drážní infrastruktury (ATÚ, vlastní spotřeby EPZ 3 kV a odběrů technologické a výpravní budovy). Stáří tohoto NZ je cca 5 let.
* - Stabilní NZ elektrické energie typ MP 67 TE 5,7kW, s automatickým startem se nachází v suterénu budovy St1 v km 25,390. Slouží pro záložní napájení vybraných odběrů drážní infrastruktury na St1. Stáří tohoto NZ je cca 5 let
  + - 1. samostatné systémy napájení technologií dráhy a drážní dopravy:

Energetický systém napájení zabezpeč. zařízení (ZZ) a rozvodu 6 kV

• Je řešen pomocí napěťové soustavy vysokého napětí – 3 AC, 50 Hz, 6 kV, IT, jejímž zdrojem jsou okolní trakční napájecí stanice (TNS) (měnírna Valašské Meziříčí, měnírna Ústí u Vsetína). Tento systém napájí zděnou trafostanici ozn. STS 610, která je umístěna v ŽST Valašské Meziříčí v km 24,990. V objektu je instalován oceloplechový vzduchem izolovaný rozváděč VN skříňového provedení s původní analogovou technologií ochran, osazený vakuovými vypínači v rámci přezbrojení v letech 2010-2011.

• Ovládání rozvodny místně a ústředně z elektrodispečinku v Přerově. Z trafostanice STS 610 se napájí nízkonapěťovým přívodem rozvaděč ZZ umístěný v přízemí budovy reléového ZZ. Záloha napětí je provedena z distribuční sítě (kabelové rozvody NN ŽST), nouzové napájení ZZ je možné přívodkou mobilního DA (dieselagregátu).

Trakční vedení a DOÚO:

- trakční soustava: stejnosměrná 3 kV DC IT

- místa napájecích a spínacích stanic:

- napájecí stanice Ústí u Vsetína km 33,824,

- spínací stanice Jablůnka km 37,000,

- napájecí stanice Valašské Meziříčí km 24,938,

- spínací stanice Hustopeče nad Bečvou km 16,065,

- napájecí stanice Hranice na Moravě km 211,800

* + - 1. Zapojení trakčního vedení:

- viz. schéma napájení a dělení trakčního vedení žst. Valašské Meziříčí.

- Žst. Valašské Meziříčí je elektrizována stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV DC IT. Trakční vedení v koleji č.1 a 2 je hlavní sestavy s trolejí 150 Cu a tahem 15 kN a nosným lanem 120 Cu s tahem 15 kN. Trakční vedení zbývajících kolejí je vedlejší sestavy s trolejí 100 Cu a tahem 10 kN a nosným lanem 50 Bz s tahem 10 kN. Trakční vedení je částečně zavěšeno na nosných branách se směrovými lany, částečně na konzolách. Rozvinutá délka trakčního vedení žst. Valašské Meziříčí (dále jen RDTV) je 28,7 km. Ovládání vybraných odpojovačů vybavených elektrickými pohony je začleněno do systému dálkové řídící techniky s dohledem elekrodispečera ED Přerov, zbylá část odpojovačů je ovládána ručně. Ovládací skříně jsou umístěny v DK a na TNS. Trakční vedení napájí kromě drážní dopravy také předtápění vlakových souprav EPZ 3 kV DC. Trakční vedení bylo zřízené v letech 1960.

* + - 1. Elektrické předtápění souprav osobních vozů

- Pro předtápění osobních vozů je vybudováno elektrické předtápěcí zařízení (dále EPZ 3 kV), stáří cca 5 let. Rozvodna vysokého napětí a nízkého napětí EPZ Valašské Meziříčí je umístěna v samostatném domku, který se nachází v km 24,995 u 1.nástupiště vpravo. Rozvodna vysokého napětí je vybavena oceloplechovým rozvaděčem typu PZD R 3 kV DC. Napájení rozvodny vysokého napětí je provedeno z TV přes úsekový odpojovač Z108 s motorovým pohonem, který je umístěn na trakčním stožáru č. 36B na napájecím portálu u DK. Odpojovač se ovládá dálkově z DK ŽST Valašské Meziříčí nebo ústředně z elektrodispečinku Přerov. Řídící skříně (dále ŘS) se nacházejí v blízkosti každého předtápěcího stojanu.

- Umístění předtápěčích stojanů:

- PS 1 s příslušnou ŘS se nachází mezi kolejemi č.6 a č.8 v km 24,886,

- PS 2 s příslušnou ŘS se nachází mezi kolejemi č.4 a č.6 v km 24,960,

- PS 3 s příslušnou ŘS se nachází mezi kolejemi č.4 a č.6 v km 5,270 u zarážedla kusé koleje č.4a.

- Elektrické předtápění lokomotiv dopravce České dráhy, a.s.:

- V žst. Valašské Meziříčí jsou pro předtápění lokomotiv dopravce České dráhy, a.s., ze sítě NN využívány dva stojany:

- označení stojanu

umístění km

ZS 1 2,65 m vpravo od osy koleje č. 33b 24,790

ZS 2 2,90 m vpravo od osy koleje č. 33b 27,761

* + - 1. Venkovní osvětlení

- Je ve stávajícím stavu provedeno následujícími způsoby:

- Kryté přístřešky nástupišť č.1, 2, 3: zářivková svítidla a výbojková svítidla

- Podchody: zářivková svítidla

- Vestibul VB: zářivková svítidla

- Kolejiště a venkovní železniční prostranství: osvětleno pomocí osvětlovacích věží (OV) č. 1 až č. 7. Tři věže jsou atypických rozměrů – výšky 40 m. OV jsou osazeny reflektory typu SHC a HQI o výkonu 400 W.

- Ostatní kolejiště a venkovní železniční prostranství: osvětleno pomocí stožárů typu JŽ 12 a JŽ 14 v počtu cca 99ks. Svítidla osazeny sodíkovými a rtuťovými výbojkami 220W a 250W. Stožáry jsou osazeny železničními svítidly se spouštěcím mechanismem a dotykovou spojkou.

- Ovládání osvětlení je zajištěno dálkově z dopravní kanceláře (DK) nebo místně pro vyčleněné větve stožárů. Venkovní osvětlení žst. Valašské Meziříčí nebylo dosud rekonstruováno.

* + - 1. Elektrický ohřev výhybek

- Elektrický ohřev výhybek je namontován jak na zhlaví směr Vsetín (rozvaděč LR1, LR1A), tak i na zhlaví směr Hranice na Moravě (rozvaděč LR2). V dopravní kanceláři ve výpravní budově je umístěn rozvaděč OS2 pro ovládání EOV na hranickém zhlaví a na stavědle č.1 je umístěn rozvaděč OS1 pro ovládání EOV na vsetínském zhlaví. Hlavní vypínače pro odpojení napájení EOV jsou v rozvodně nn na panelu III.

- Seznam výhybek s elektrickým ohřevem:

- Napájecí rozvaděč LR1 a LR1A

- I. skupina: 1, 3, 4, 6, 7a/b, 9, 10, 11

- II. skupina: 2,5a/b, 8a/b, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21a/b, 25

- III. skupina: 13, 20, 29

- IV. skupina: 22, 24, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33

- Napájecí rozvaděč LR2:

- I. skupina: 55a/b, 58, 61, 66, 69, 72, 76a/b

- II. skupina: 65, 68, 71, 77, 81, 84a/b, 85, 89, 91, 92, 93, 95, 96

- III. skupina: 39, 52, 59, 63, 64, 73, 75, 79, 82a, 83a/b, 86, 87a/b, 88, 90

- EOV v ŽST Valašské Meziříčí je napájen z olejového transformátoru 22/0,4 kV, 400 kVA kabely 2x AYKY 3x240+120 do rozvodny NN na panel III (pole 5). Panel III. obsahuje hlavní jistící a vypínací prvky, jistící prvky jednotlivých okruhů, kompenzaci, měřící a ovládací zařízení.

- U jednotlivých výhybek jsou umístěny rozvodné skříňky s oddělovacím transformátorem, kde jsou provedeny přechody kabelů k jednotlivým topnicím. Dále zařízení EOV sestává z topných tyčí z nerezavějící oceli a drobného upevňovacího materiálu (šroubovací příchytky, pérové příchytky, ukolejňovací svorky). Jedná se o původní systém napájení EOV, ovládaná ručně. Zařízení EOV nebylo doposud rekonstruováno.

* + - 1. Měření elektrické energie v LDS SŽDC

- Podružné měření drážních odběrů a cizích odběratelů z kabelových rozvodů NN žst. Valašské Meziříčí zajišťuje SŽDC, Správa železniční energetiky Hradec Králové, Středisko správy železniční energetiky Olomouc. Ve stanici jsou použité klasické odpočtové analogové a digitální elektroměry, resp. digitální elektroměry zapojené do systému energetického klienta DDTS ŽDC (rozvodny NN ve vestavbě záložního zdroje a výpravní budovy). Na několika místech kabelových rozvodů NN je provedena regulace odběru z důvodu nepřekročení energetického maxima.

* + - 1. Dispečerská řídící technika

- V současné době je na elektrodispečinku SŽDC (ED) Přerov v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí. Železniční stanice Valašské Meziříčí patří do působnosti OŘ Olomouc a z pohledu ASDŘ (ústředního ovládání) pod elektrodispečera na ED Přerov.

- Současný stav komunikace probíhá po stávajícím metalickém kabelu s využitím komunikační jednotky CD-02. Přenos dat je uskutečněn v úseku Přerov ATU – RZZ Valašské Meziříčí optickým přenosovým zařízením UMUX port 3, v úseku RZZ Valašské Meziříčí - Horní Lideč po metalickém dálkovém kabelu - čt.č.28/K1,2 Valašské Meziříčí - Vsetín.

- Propojení mezi kabelovým závěrem a podřízenou stanicí je po stávajícím přípojném kabelu TCEKEY. Na vyvedený okruh TK je podřízená stanice TECOMAT připojena paralelně přes dva stávající translátory s vysokou elektrickou pevností (4 kV) a s impedančním převodem 600:600 Ohmů, umístěných u kabelových závěrů. Stávající skříň DŘT – PLC je umístěna v místnosti rozvodny 6 kV - STS610.

V současné době jsou do systému DDTS ŽDC zapojeny tyto technologie SŽDC:

- EPZ 3kV – předtápění vlakových souprav.

- NZ umístěný ve vestavbě výpravní budovy.

- NZ umístěný na St1.

- Stav hlavních napájecích prvků R NN a RZS ve vestavbě VB.

- Osvětlení žst. Rožnov p.R.

- Podružné měření el. energie (rozsah sdělí SŽE Hradec Králové).

- Klient DDTS ŽDC je umístěn v Dopravní kanceláři ŽST, servisní klient je umístěn na středisku OE Valašské Meziříčí u pana Marka Janoška.

* + 1. Požadavky na nový stav
       1. Návrh silnoproudé technologie a trakčních zařízení bude řešen s ohledem na výhledový přechod trakčního vedení na AC 25 kV 50 Hz, v koordinaci s aktualizací SP trati vč. koordinace s technickým řešením ZP „Státní hranice SR (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze“.
       2. Bude provedena úplná rekonstrukce trakčního vedení DC 3 kV, úsekových odpojovačů včetně pohonů, svodičů přepětí a všech komponentů trakčního, napájecího a zpětného vedení, ukolejnění apod. V návaznosti na konfiguraci kolejiště a rozdělení trakčního vedení na jednotlivé sekce bude řešeno nové dálkové a ústřední ovládání úsekových odpojovačů trakčního vedení
       3. Rekonstrukce kabelových rozvodů nn, přípojek a rozvodných skříní. Současně bude provedeno napojení stávajících, rekonstruovaných a nových technologických systémů. Zároveň projektant prověří příkon distribuční přípojky na nově instalovaný výkon technologických systémů. Zadavatel předpokládá také budování kabelovodů, u kterých bude technicky zajištěna maximální vodotěsnost. Jinak je nutné navrhnout čerpací stanice vč. ovládání do DDTS ŽDC.
       4. Lokální distribuční soustava ŽDC. Bude prověřena potřeba provedení předpřípravy (izolační hladiny a technologie) způsobu napájení silnoproudých technologií LDSž 22 kV. O volbě hlavního a záložního napájení bude rozhodnuto na profesních poradách po posouzení technických a ekonomických aspektů možných způsobů napájení. Napájení SZZ a TZZ bude splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.
       5. Rekonstrukce elektrického ohřevu výhybek v rozsahu celé stanice. Rozsah vybavení výhybek EOV stanoví dopravní technolog. Ovládání EOV bude řešeno prostřednictvím řídících PLC v REOV dle systému čidel. Bude možná ovládat jednotlivé výhybky samostatně (s možností vyčlenění z automatického režimu). Systém EOV bude možné ovládat dálkově a bude začleněn do DDTS vč. úprav a doplnění v rámci požadovaného rozsahu klientů infrastruktury. Napojení bude na MO kabelizaci.
       6. Návrh nového venkovního osvětlení železničních prostor, nástupišť a přístupových komunikací pro cestující bude podle požadavků legislativy a předpisu SŽDC E11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC. V úvahu připadá technologie osvětlovacích věží, sklopné osvětlovací stožáry resp. v nevyhnutelných případech umístění svítidel na trakční podpěry. Budou splněny požadavky hygienických norem a metodických pokynů O 24 GŘ SŽDC s.o. Využití LED technologií za účelem úspor el. energie.
       7. V rámci rekonstrukce osvětlení bude provedeno posouzení 3 ks - 40 m OV za účelem jejich případného dalšího využití. Pokud budou konstrukce z pohledu dlouhodobého horizontu nevyhovující, bude provedena jejich demontáž.
       8. Bude osazeno nové zařízení Dispečerské řídící techniky (DŘT), včetně datového připojení. Dále budou všechny technologické systémy začleněny do DDTS v souladu s platnými TS SŽDC s.o.. Řídící a serverová část DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení dle platné metodiky SŽDC s.o.
       9. Navrhne se rozsah úprav a dovybavení elektrodispečinku ED Přerov potřebnými komponenty, programové vybavení respektující nový stav řízených technologických zařízení.
       10. Rekonstrukce trafostanic 22/0,4 kV a 6/0,4 kV včetně rozvoden VN a NN. Návrh rozmístění trafostanic dle nové energetické bilance vč. propojení. Eliminace přenášení velkých výkonů po kabelech NN ( energ. ztráty). Místní řídící systém trafostanic s dohledem na OE Valašské Meziříčí.
       11. Rekonstrukce energetického napájení zabezpečovacího zařízení 6 kV.
       12. Záložní napájení vybraných zařízení a odběrů z náhradního zdroje (NZ).
       13. Začlenění nových technologií ŽDC do systému DDTS ŽDC, jedná se také o zařízení služeb. V rámci projektu budou osloveni všichni dopravci a společně s dopravní technologií bude určen rozsah zařízení služeb. Tato zařízení služeb SŽDC s.o. jsou předmětem zadání dle profesí.
       14. Případná přeložka, doplnění resp. rekonstrukce napájení a technologie EPZ 3 kV DC včetně kabelových rozvodů, řídících skříní a stojanů.
       15. Provizorní stavy a řešení napájení el. energií vyplývající z POV, zajištění dopravy a provozu ve stanici po dobu výluk při výstavbě, přeložky dotčených kabelových tras a zařízení. Podmínky pro fakturaci el. energie na úrovni VN a NN stanovuje SŽE Hradec Králové. Zajištění napájení stávajících odběrných míst dodavatele SŽE Hradec Králové z LDS ŽDC po dobu výstavby i v novém stavu. Rozsah upřesní SŽE Hradec Králové včetně podmínek pro technické řešení v rámci celé stavby.
       16. Změny na odběrných místech připojení stanice ze sítě VN ČEZ Distribuce projednat za účasti SŽE, SEE OŘ Olomouc na samostatném jednání s dodavatelem el. energie.
       17. Řešit technologické a stavební návaznosti s liniovou stavbou „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou“ (zpracovatel DSP MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., 2018).
       18. Řešit návaznost na realizovanou stavbu „Zvýšení trakčního výkonu žst. Valašské Meziříčí“.
       19. Připojení projektovaných technologií SEE na místní optickou kabelizaci – začlenění do TDS (technologické datové sítě SŽDC) včetně DDST ŽDC. Řešení klientské a serverové části systému DDTS ŽDC.
       20. V rámci řešení projektu v co největší míře zachovat nová zařízení řešená v rámci stavby „Rekonstrukce záložního napájení, EPZ v žst. Valašské Meziříčí (dokumentace skutečného provedení stavby 2012).
       21. Zabezpečení majetku SŽDC, požárně bezpečnostní řešení, hospodaření s vyzískaným materiálem, likvidace odpadů apod.
       22. Ochrana proti vzdušné korozi a korozi způsobené bludnými proudy.
       23. Rekonstrukce pracovního a ochranného uzemnění v napájecích soustavách a rozvodech.
       24. Ochrana před bleskem a přepětím dle platné legislativy.
  1. Ostatní technologická zařízení
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Pro pohyb cestující veřejnosti s omezenou schopností pohybu mezi nástupišti slouží stávající plošiny typ ZPŠ-E.1 (2ks) a typ SVU 225 (1ks).
     2. Požadavky na nový stav
        1. Plošiny pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu budou odstraněny. Budou navrženy výtahy s dostatečnou kapacitou přepravy osob.
        2. Bude navrženo technicko-technologické opatření pro zajištění bezbariérového přístupu z ostrovních nástupišť při poruše výtahů.
  2. Železniční svršek a spodek
     1. Popis stávajícího stavu
        1. ŽST Valašské Meziříčí

Pasportní údaje o stávajících kolejnicích, pražcích a výhybkách užitých v žst. Valašské Meziříčí jsou uvedeny v XLSX přílohách (VALMEZ\_kolejnice\_ST Zln.xlsx; VALMEZ\_prazce\_ST Zln.xlsx; VALMEZ\_vyhybky\_ST Zln.xlsx)

Kolejnice jsou tvaru S49 a T, stáří se pohybuje až od roku 1969

Stav železničního svršku odpovídá stáří – opotřebené kolejnice a výhybkové součásti, vyhnilé dřevěné pražce.

Špatný stav odvodnění železničního spodku, které je lokálně zcela nefunkční

V předchozích letech proběhly dílčí opravy výhybek na dřevěných pražcích, bez úprav železničního spodku a odvodnění

Mezistaniční úsek (TÚDÚ 236112 Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí) kolej č.1 a 2 v km 24,038 – 24,429:

Kolejnice tvaru S49 na betonových pražcích SB 6, rozdělení pražců „e“

Žebrové podkladnice a tuhé upevnění kolejnic

* + 1. Požadavky na nový stav
       1. **ŽST Valašské Meziříčí**

V souladu s aktuálně zpracovávanou Aktualizaci SP (viz bod 3.1.5) navrhnout rekonstrukci železničního svršku a spodku včetně odvodnění. V rámci dokumentace bude prověřen a projednán rozklad křižovatkových výhybek z návrhu ASP. V kladném případě budou dořešeny návaznosti na kolejové uspořádání.

Zachovat čerpací stanici pohonných hmot, pokud možno s přístupem z kolejí ve vlastnictví SŽDC.

Navrhnout řešení napojení kolejiště areálu SŽDC mimo kolejiště Českých drah, a.s. v souladu s ASP.

* + - 1. **Mezistaniční úsek (TÚDÚ 236112 Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí) kolej č.1 a 2 v km 24,038 – 24,429**

Maximalizace traťové rychlosti v koleji č. 1 a 2 při minimalizaci zásahů do pozemků cizích právních subjektů.

Rekonstrukce železničního svršku a spodku v obou traťových kolejích.

* + - 1. **Všeobecně**

Bude navržena rekonstrukce kolejí a výhybek v nezbytném rozsahu podle dopravě-technologického posouzení a s přihlédnutím ke stávajícímu technickému stavu.

Pro návrh žel. spodku zhotovitel provede průzkumu místním šetřením za účasti správce, zaměřený zejména na místa vyžadující časté zásahy v rámci údržby a na místa poruch, pro stanovení předpokládaných příčin a navržení vhodného řešení. Z místního šetření bude vyhotoven záznam, který bude obsahem dokladové části. Dále pak provede zhotovitel geologickou rešerši řešeného úseku stavby na základě archivních podkladů. Objednatel předpokládá, že rozsah sanace železničního spodku bude odpovídat rozsahu rekonstrukce železničního svršku, aby byly splněny požadavky předpisu SŽDC S4.

* 1. Nástupiště
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Vnější nástupiště č. 1 s výškou nástupní hrany 380 mm nad TK a délkou 150 m
        2. Úrovňové nástupiště u koleje č. 8a, 8b s výškou nástupní hrany 200 mm nad TK a délkou 177 m
        3. Ostrovní nástupiště č. 2 s výškou nástupní hrany 380 mm nad TK a délkou 200 m
        4. Ostrovní nástupiště č. 3 s výškou nástupní hrany 380 mm a délkou 329 m
        5. Zastřešení ostrovních nástupišť č. 2 a 3, tvoří nosná ocelová konstrukce tzv. vlaštovky v rozpětí na celou šířku nástupiště v počtu 2 x 21 ks s délkou cca 200 m. U schodišť z výstupů z podchodu tvoří nosnou konstrukci ocelová dvousloupová konstrukce v počtu 2x 4 ks. Krytinu tvoří plechové šablony KOB se středovým podokapním žlabem svedený do svodů v počtu 2 x 7 bez osazení lapači splavenin. Dešťové vody jsou svedeny do stávající kanalizace pro odvodnění kolejiště. Kvůli detailu, kdy střešní krytina je ukončena volně nad žlabem, dochází při větrném deštivém počasí k úkapům srážkových vod na nástupiště, schodiště podchodu, kde se v zimním období tvoří ledovka.
        6. Zastřešení jednostranného nástupiště č. 1 u výpravní budovy tvoří nosná jednosloupová ocelová konstrukce s ukotvením na obvodovou stěnu výpravní budovu. Krytinu tvoří plechové šablony úžlabím KOB se středovým podokapním žlabem svedeným do svodů v počtu 4 bez osazení lapači splavenin.
     2. Požadavky na nový stav
        1. Nástupiště budou navržena v souladu s TSI PRM na výšku nástupní hrany 550 mm nad temenem přilehlé kolejnice (TK) a budou přístupná pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
        2. Délka a počet nástupištních hran budou určeny na základě dopravní technologie.
        3. Poloha nástupišť bude vyplývat z navrženého kolejového řešení.
  2. Železniční přejezdy
     1. Popis stávajícího stavu
        1. V obvodu železniční stanice se nachází 2 železniční přejezdy:

Železniční přejezd P8052 v km 24,233 (3ZNI se závorami, AŽD 71) přes silnici III. třídy č.03561

Železniční přejezd P7329 v km 61,937 a 0,458 (3SNI bez závor, AŽD 71) přes místní komunikaci

* + 1. Požadavky na nový stav
       1. Bude prověřeno zrušení přejezdů v rozsahu stanoveném Směrnicí SM86 „Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad“.
       2. Pokud nebude možné přejezdy zrušit či nahradit, bude navržena jejich kompletní rekonstrukce. Stávající PZS bude nahrazeno novými reléovými PZS s elektronickými prvky. Zabezpečení bude navrženo v souladu s Rozhodnutím Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení. Součástí bude i kompletní rekonstrukce přejezdové konstrukce vč. žel. spodku, svršku, odvodnění a přípojky NN.
  1. Mosty, propustky, zdi
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Most v km 24,216 (TÚDÚ 236112 Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí)
* Most přes zrušený mlýnský náhon z roku 1936. Nosnou konstrukci tvoří zabetonované nosníky. Most má rozpětí 5,11 m.
* Most není správcem hodnocen z důvodu zasypání na vtoku i výtoku.
  + - 1. Propustek km 24,411 (TÚDÚ 236112 Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí)
* Trubní propustek o světlosti 0,6 m z roku 1936. Nosnou konstrukci tvoří železobetonové trouby.
* Objekt není správcem hodnocen, protože jej nelze nalézt.
  + - 1. Propustek km 24,651:
* Propustek o světlosti 0,6 m. Šířka objektu je 145 m, výška propustku 2,79 m. Propustek není správcem hodnocen z důvodu nepřístupnosti.
* Nosná konstrukce je kamenná, desková v délce cca 30 m z roku 1884. Zbytek šířky propustku je konstrukce betonová, trubní. K objektu není v archivní dokumentaci doklad, ze kterého je roku.
  + - 1. Most v km 25,067
* Podchod pro cestující z roku 1939. Nosnou konstrukci tvoří deska ze zabetonovaných nosníků.
* Světlá šířka objektu je 5 m, světlá výška 2,5 m. Délka objektu 14 m. Most je klasifikován stupněm K1, S1.
* V roce 2003 byla provedena rekonstrukce, která zahrnovala novou vodotěsnou izolaci nosné konstrukce, nové obklady stěn a dlažbu v podchodu, odvodnění podlahy od srážkových vod a osazení nových osvětlovacích těles. Přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace je zabezpečen pouze schodišťovými podestami
  + - 1. Most v km 25,521
* Most je z roku 1936 o třech otvorech přes účelové komunikace a trvalý vodní tok. Most je klasifikován stupněm K2, S2.
* V prvním otvoru (ve směru staničení trati) tvoří nosnou konstrukci deska ze zabetonovaných nosníků o rozpětí 5,78 m, ve druhém a třetím otvoru tvoří nosné konstrukce betonové klenby o rozpětí 19,42 m. Délka mostu je 53,46 m, délka přemostění 46,56 m a šířka 20,48 m.
* Na mostě není dodržen volný schůdný manipulační prostor 3 m.
* Kabelové trasy jsou vedené na zábradlí mostu.
  + - 1. Most v km 25,609 :

Na mostě byly provedeny opravné práce v rámci stavby „OPD Valašské Meziříčí - Horní Lideč v roce 2016. Žádný stavební počin v souvislosti s rekonstrukcí žst. Valašské Meziříčí se nepředpokládá.

* + - 1. Kolejová váha v km 27,403
* V km 27,403 v koleji č.10 se nachází kolejová váha z roku 1967.
  + 1. Požadavky na nový stav
       1. Budou navrženy úpravy mostů, propustků a zdí v nezbytném rozsahu v závislosti na rozsahu kolejových úprav v závislosti na vybrané variantě technického řešení.
       2. U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S30135/2015–O13) a prokázána přechodnost traťové třídy D4/120 a D2/160. U stávajících objektů lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A“.
       3. U všech mostních objektů bude zjištěno prostorové uspořádání (VMP, obrys kolejového lože) dle ČSN 73 6201/2008.
       4. Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počinu na mostním objektu.
       5. Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy na účinky modelů pohyblivých zatížení s klasifikačním součinitelem α=1,21 dle ČSN EN 1991-2/Z4.
       6. Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. Propustky budou navrženy přednostně s otevřeným kolejovým ložem.
       7. Nové nosné konstrukce budou navrhovány ve smyslu MVL 110 Standardní typy nosných konstrukcí železničních mostních objektů.
       8. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.
       9. Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 2. třídy tratí.
       10. Most v km 25,067:

Vzhledem k navržené nové konfiguraci kolejiště v žst. Valašské Meziříčí se bude jednat o demolici dosavadního podchodu pro cestující a výstavbu nového.

Nový podchod pro cestující musí být navržen v souladu s požadavky plánovaného dopravního terminálu, jehož stavebníkem bude město Valašské Meziříčí. Předpokládá se navázání podchodu pro cestující na budovu terminálu.

Izolace bude chráněna vanou, která bude vytažena nad hladinu podzemní vody.

* + - 1. Kolejová váha v km 27,403:

V rámci rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí požadujeme prověření dalšího využití kolejové váhy.

Pokud bude nadále nepotřebná, bude provedeno její zrušení.

Pokud bude dále využívaná, její rekonstrukce spočívá v provedení protikorozní ochrany ocelových částí, sanaci vážní jámy a rekonstrukci vážního domku a případně i v rekonstrukci samotného vážního zařízení.

* 1. Železniční tunely
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Neobsazeno
     2. Požadavky na nový stav
        1. Neobsazeno
  2. Ostatní objekty
     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 nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření a podobně.
     2. Případné demolice objektů kolidujících s navrženým technickým řešením musí být řešeny zhotovitelem ve spolupráci s ČD RSM Brno, SŽDC OŘ Olomouc, ČD Cargo a dalšími vlastníky příslušných objektů a pozemků.
  3. Pozemní stavební objekty
     1. Popis stávajícího stavu
* Stávající výpravní budova – budova o celkových půdorysných rozměrech cca 123,0 x 12,5 (resp.20) m s různou výškou podlaží, konstrukce kombinovaná ze smíšeného zdiva a monolit. ŽB, zastřešená dvouplášťovou střechou, výplně otvorů původní dřevěné a hliníkové, částečná výměna již za plastové, jsou v nevyhovujícím stavebně technickém stavu. Částečně prostory (nalevo od vestibulu) využívá ČD Cargo, z haly jsou přístupné směrem k nástupišti prostory ČD – ZAP (centrum, pokladna, úschovna; na straně do ulice je kromě čekárny komerční využití (prodej pečiva a knih), WC pro cestující a prostory původní restaurace (nyní nevyužívána). Nad částí restaurace v patře jsou kanceláře a sklady. Navazující objekt RZZ má v přízemí nevyužité prostory kanceláří a zasedací místnost, v patře pak 2 obsazené byty (nájemní smlouva do března 2021), funkční dopravní kancelář se zázemím a technologií. Objekt je napojen na přípojky sítí tech. vybavení, kdy zejména kanalizace je v nevyhovujícím stavu.
* V současné době je tato železniční stanice zařazena do kategorie C.
* Budova stavědlové věže /km 60,750/ – jedná se o 4podlažní podsklepený objekt s vodovodní a kanalizační přípojkou, ocelové montované kce s opláštěním Al plechy, plochou střechou živičné pásy, půdorysný rozměr 7,5 x 7,5m s pracoviště řízení provozu PO a dispečerem ČD Cargo.
* Budova trafostanice provozovaná SEE zděná jednopatrová budova /km 61,520/ půdorysný rozměr 10 x 15m s plochou odstupňovanou střechou živičné pásy.
* Objekt rozvodny EPZ /km 61,170/ kce prefa beton, půdorysný rozměr 6 x 3m - nově vybudovaný v rámci jiné inv. akce.
* Objekt strojovny VARD LEONARD /km 60,695/, zděný jednopodlažní, plochá střecha živičné pásy, půdorysný rozměr 3,5 x 3,5m. Zbytný objekt
* Objekt výměnné stanoviště žst. č.2 /km 61,500/ - zahrnut do jiné stavby „Zvýšení traťové rychlosti Lhotka nad Bečvou.
* Orientační systém v žst. udržován v provozuschopném stavu, na hranici živostnosti, neodpovídá současným předpisům.
  + 1. Požadavky na nový stav
       1. Výpravní budova

Výpravní budova bude řešena ve variantním řešení.

1. Demolice postradatelných části objektu VB. Stávající využitelnou část kompletně zrekonstruovat vč. rozvodů vnitřních instalací a přípojek pro potřeby cestujících a provozuschopnosti dráhy.
2. Demolice celé VB a stavba nové VB s prostory potřebnými pro zajištění obsluhy cestující veřejnosti (čekárna, pokladny, sociální zařízení, úschovna zavazadel apod.) a provozuschopnosti dráhy (prostory pro provoz, sociální zařízení pro provoz apod). Tyto prostory budou definovány na základě projednání jednotlivých složek SŽDC, s.o.

Obě varianty budou vyhodnoceny včetně finančních nákladů a investor na základě doporučení zhotovitele rozhodne, která varianta bude dále sledována.

Do obou řešení případně počítat i s komerčními prostory, které slouží pro zajištění lepšího komfortu cestující veřejnosti, i když nejsou nutnou provozní součástí (např. prodejna pečiva, prodej tisku apod.). Každé takové prostory budou mít samostatně měřitelné rozvody. V novém řešení již nebude uvažováno se zachováním bytových jednotek.

Veškeré vybavení VB, které bude sloužit cestující veřejnosti, bude řešeno v provedení ANTIVANDAL.

V obou variantách bude do VB zajištěn přístup pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Součástí VB budou i informační a orientační systémy.

Budou navrženy prostory pro budoucí zřízení integrovaného pracoviště pro řízení provozu (IPRP) dle pokynu „SŽDC PO-01/2019-GŘ Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“ (č.j. S 1153/2019-SŽDC-GŘ-O14 ze dne 21. 1. 2019).

Konečnou vnitřní dispozici budovy osobního nádraží nutno vytvářet v součinnosti s OŘ Olomouc.

* + - 1. Stavební rekonstrukce technologických objektů se zařízením SEE v žst. Valašské Meziříčí. Rekonstruovaná technologie SEE bude umístěna ve vhodně stavebně upravených objektech.
      2. Stavební rekonstrukce technologických objektů se zařízením SEE v žst. Valašské Meziříčí. Rekonstruovaná technologie SEE bude umístěna ve vhodně stavebně upravených objektech.
      3. Orientační systém v žst Valašské Meziříčí bude vybudován dle Směrnice SŽDC č. 118, Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému a TNŽ 73 6390.
      4. Rekonstrukce zastřešení ostrovních nástupišť - zhotovitel navrhne zastřešení ostrovních nástupišť č. 2, 3 a jednostranného nástupiště č. 1 - nová nosná k-ce a krytina s odvedením dešťových vod mezistřešním žlabem a svody do nově vybudovaného odvodnění s možností kontroly a čištění kanalizace s instalací lapače splavenin. Je nutné uvažovat podélnou dilataci žlabů a možnost instalovat odmrazovací zařízení žlabů s ohledem na zdejší klimatické pásmo.
  1. Pozemní komunikace
     + 1. Součásti návrhu budou i parkovací stání pro auta SŽDC a vymezení prostoru pro zastavování NAD v době výluk.
       2. Záměr projektu bude řešit parkování – tzn. že bude součástí rekonstrukce ŽST výstavba parkoviště SŽDC s funkcí P+R (park and ride) a K+R (kiss and ride). Zhotovitel vše projedná s dotčenými složkami včetně města Valašské Meziříčí.
       3. S ohledem na spolupráci s městem Valašské Meziříčí při přípravě a realizaci rekonstrukce ŽST navrhnout/zapracovat řešení v koordinaci s připravovaným Dopravním terminálem – viz příloha – dopis z 5.12.2017 Město Valašské Meziříčí – starosta Bc. Robert Stržínek - podnět města VM.pdf
  2. Geodetická dokumentace
     + 1. Dokumentaci osy koleje pro všechny navazující úseky trati poskytne prostřednictvím Objednatele SŽG Olomouc (Ing. Jiří Grečnár, GrecnarJ@szdc.cz, tel: 727 983 620).
       2. Součástí plnění je i zajištění mapových podkladů, nezbytných k návrhu technického řešení pro zpracování ZP a DD.
       3. Z hlediska stanovení nákladů na zhotovení dalších stupňů dokumentace zhotovitel ověří možnost využití geodetických podkladů u správce dat (SŽG Olomouc) – zejména existenci a rozsah stávajícího bodového pole a mapových a geodetických podkladů v daném úseku a jejich použitelnost pro stavbu.
  3. Životní prostředí
     1. Tato kapitola bude zpracována v obecné rovině a seřazena následovně:

Popis jednotlivých složek životního prostředí, identifikace lokalit NATURA 2000 v řešené oblasti, případné změny hlukového zatížení (v návaznosti na Dopravní a provozní technologii).

Odpadové hospodářství na základě posouzení místních podmínek ve spolupráci se správcem trati.

Upozorňujeme na záplavové území Q100 toku Rožnovská Bečva.

1. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

* Součástí zpracovaného Záměru projektu bude i doprovodná dokumentace. Součástí doprovodné dokumentace budou následující části: dopravní technologie, situace železniční stanice (1:1000), napojení vleček, rámcový popis jednotlivých SO a PS v rozsahu souhrnné technické zprávy, pohyb proudů cestujících a stručný popis stavebních postupů. Součásti plnění bude rovněž vyčíslení investičních nákladů, které bude provedeno podle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu.
* Objednatel požaduje zpracovat druhé dílčí plnění obsahující doprovodnou dokumentaci k projednání. Druhé dílčí plnění bude obsahovat vyčíslení investičních nákladů podle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu.
* Objednatel požaduje zpracovat posouzení obou žel. přejezdů (kap 4.10) v souladu se Směrnicí SŽDC SM 86 část IV. Toto posouzení bude součástí doprovodné dokumentace.
* Ekonomické hodnocení bude zpracováno standardní CBA analýzou s přihlédnutím k existující neschválené Studii proveditelnosti trati Horní Lideč, st.hr. – Hranice na Moravě (2016 - SŽDC), zpracovatel MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., a k aktuálně zpracovávané Aktualizaci SP „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“, zpracovatel MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.
* Objednatel požaduje informovat/zvát na porady a jednání město Valašské Meziříčí.
* Zhotovitel bude vše projednávat/koordinovat s investičními záměry města Valašské Meziříčí případně dalších investorů zejména s ohledem na technické řešení přednádražního prostoru, autobusového terminálu, parkování a železničního podchodu k dopravnímu terminálu.
  1. V části textu ZP popisující úpravy výpravní budovy budou uvedeny kromě popisu samotných činností následující náležitosti:
  + barevně rozlišená schémata současného stavu objektu a stavu po provedení investice dle „Návrhu barevného rozlišení při projektování ON po funkčních celcích“
  + změny provozních nákladů objektu (zpracování v součinnosti se správou nádražních budov
  + údaje o dimenzování prostor v rámci objektu
  + u popisu stávajícího stavu v souvislosti s „cestovním ruchem“ (návaznost na infrastrukturu tras a stezek, blízkost významných turistických bodů, včetně přehledné mapy), a opatření ve prospěch cestovního ruchu
  + doložen soulad s kapitolou 5.6.2. „Nádraží přátelská k cyklistům“ metodiky „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ vydané MD v r. 2010
  1. 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 přenosovou síť včetně uvedení základní specifikace její kapacity.
  1. V rámci investiční akce bude řešena navazující dopravní infrastruktura. Budou stanoveny normové kapacitní požadavky (P+R, K+R, B+R) a navrženo řešení, které je v aktuálních možnostech SŽDC (zejména z hlediska vlastnictví pozemků). Dále bude doložena aktivní spolupráce s městem v rámci řešení navazující infrastruktury a řešení přednádražního prostoru.
  2. Budou zohledněny známé a dostupné záměry třetích stran v řešeném území (záměry místní municipality, soukromých investorů, dopravců apod.).
  3. Zhotovitel je povinen si vlastními silami zajistit u všech drážních dopravců aktuální frekvenci cestující veřejnosti v ŽST Velké Meziříčí. Tato frekvence bude jedním z výchozích podkladů pro ověření dimenzí stávající budovy resp. dimenzování prostor nového objektu osobního nádraží - jeho částí s přístupem veřejnosti (odjezdová hala + veřejná WC).
  4. Návrh dispozičního řešení budovy bude předložen k vyjádření příslušné SOČ OŘ, toto vyjádření bude zařazeno do Dokladové části dokumentace.

1. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY
   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.
   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 distribuce dokumentace**

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

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

e-mail: typdok@tudc.cz

www: [www.tudc.cz](https://www.tudc.cz) nebo [www.szdc.cz](https://www.szdc.cz/o-nas/vnitrni-predpisy-szdc) v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“

1. PŘÍLOHY
   * 1. Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven, č.j. 20009/2018-GŘ-SŽDC-O6
     2. Zpřesnění Sm. V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON, SŽDC, O6 GŘ, v platném znění
     3. Požadavky na inteligentní dopravní systémy, č. j. 41765/2016-SŽDC-O6 ze dne 10. 10. 2017
     4. Podnět města Valašské Meziříčí z 5.12.2017
     5. Základní technické požadavky na kamerové systémy čj. 18453/2018-SŽDC-O14
     6. Pasportní údaje o stávajícím stavu infrastruktury.
     7. Oznámení o postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty (č.j. 47635/10-OŘ, č.j. 49927/2012-OZŘP)