

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3 c2)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU A PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE STAVBY

„DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) - Česká Třebová“

Datum vydání: 13.7.2016



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1.	PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2.	HLAVNÍ CÍLE STAVBY.....	3
1.3.	MÍSTO STAVBY.....	3
1.4.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI.....	3
2.	PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.1.	ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.2.	OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
3.	KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	4
4.	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
4.1.	VŠEOBECNĚ.....	4
4.2.	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	4
4.3.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	5
4.4.	ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	5
4.5.	SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	7
4.6.	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	10
4.7.	OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	13
4.8.	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY.....	13
4.9.	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	14
4.10.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	14
5.	SPECIFICKÉ POŽADAVKY	15
6.	SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	15

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace
- 1.1.2. Předmětem zakázky je i podání žádosti o vydání územního rozhodnutí, dodání oznámení o zahájení řízení příslušného stavebního úřadu, včetně zajištění splnění dodatečných požadavků stavebního úřadu v územním řízení. Správní poplatek za správní řízení hradí zadavatel - SZDC, s.o.
- 1.1.3. Dále bude předmětem zakázky zpracování ekonomického hodnocení, geodetické dokumentace, geotechnického a dalších nezbytných průzkumů pro zhotovení díla ve smyslu požadavků platné legislativy a předpisů SZDC.
- 1.1.4. Přípravná dokumentace stavby bude zpracována dle Směrnice GR SZDC 11/2006, v platném znění, včetně zajištění podkladů, průzkumů, geodetických prací a mapových podkladů. Na základě zpracované přípravné dokumentace budou zpracovány dokumentace pro územní rozhodnutí pro dílčí lokality stavby, přičemž vymezení těchto lokalit bude dohodnuto s objednatelem. Součástí plnění je též veřejnoprávní projednání.
- 1.1.5. Zpracovatel zajistí vyjádření příslušného úřadu, zda záměr podléhá procesu posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Pokud se úřad ve svém stanovisku vyjádří, že uvedený záměr podléhá procesu EIA, zajistí zpracovatel vypracování Oznámení záměru dle přílohy č. 3 uvedeného zákona a jeho projednání s dotčeným orgánem. Zpracovatel dále zajistí stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody, zda může mít záměr samostatně nebo ve spojení s jinými záměry vliv na lokality soustavy Natura 2000 ve smyslu § 45i zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Pokud příslušné úřady ve svém stanovisku takový vliv nevyloučí, zajistí zpracovatel vypracování Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 a jeho projednání s dotčeným orgánem.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Zavedení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v úseku Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová (mimo) z CDP Přerov (pozn.: Odb. Zádulka není součástí stavby).
- 1.2.2. Zvýšení kapacity trati odstraněním úrovněového přístupu na nástupiště s přístupem přes hlavní koleje v železničních stanicích Letovice, Březová nad Svitavou, Opatov.
- 1.2.3. Prověření odstranění propadu traťové rychlosti v km 234,800 – km 236,650 v souvislosti s úpravami žst. Opatov.
- 1.2.4. Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících.
- 1.2.5. Zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v rozsahu podle čl. 1.2.2.
- 1.2.6. Splnění požadavků TSI a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, především umožnění provázení vlaků délky 740 m.

1.3. Místo stavby

Místo stavby: železniční trať č. 260 (Brno –) Skalice nad Svitavou - Česká Třebová
Kraj: Pardubický, Jihomoravský
Charakter stavby: zřízení DOZ + související stavební úpravy dopravní

1.4. Základní charakteristika trati

- 1.4.1. Trať Brno – Česká Třebová je dvojkolejná, elektrizovaná, celostátní dráha, která je součástí vybrané sítě TEN-T jako trať hlavní pro osobní i nákladní dopravu. Délka tratě je 86 km, maximální rychlost je 140 km/h. Kódy tratě ve smyslu Nařízení Komise č. 1299/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii jsou P3 pro osobní dopravu a F1 pro nákladní dopravu.
- 1.4.2. Trať Brno – Česká Třebová byla v letech 1996 - 1998 rekonstruována v rámci staveb ČD DDC Optimalizace t.ú. Brno – Skalice n/S. a ČD DDC Optimalizace t.ú. Skalice n/S. – Česká Třebová.

- 1.4.3. Trať je ve správě OŘ Hradec Králové (Česká Třebová – Svitavy (včetně)) a OŘ Brno (Svitavy (mimo) - Brno).

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. Studie proveditelnosti Průjezd železničním uzlem Česká Třebová zpracovanou společností SUDOP BRNO, spol. s r. o. (04/2015), Posuzovací protokol č.j. 5684/2015-SŽDC-SSV-U1, ze dne 8.6.2015, Schvalovací protokol č.j. 40065/2015-SŽDC-O7, ze dne 23. 9. 2015
- 2.1.2. Studie proveditelnosti Boskovická spojka zpracovanou společností SUDOP BRNO, spol. s r. o. (11/2014), Posuzovací protokol č.j. 1010/2015-SSV, ze dne 28. 1. 2015, Schvalovací protokol č.j. 22764/2015-SŽDC-O7, ze dne 1. 6. 2015

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1. Studie „Stanovení priorit implementace interoperability na české železniční síti ve vazbě na podporu z fondů EU v období 2014 – 2020“
- 2.2.2. Studie „Implementace nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a interakce s TSI – Infrastruktura“
- 2.2.3. Rozpracovaná „Studie proveditelnosti Železniční uzel Brno“
- 2.2.4. Dokumenty uvedené v čl. 2.1.1, 2.2.1 a 2.2.2 poskytne zadavatel uchazečům k nahlédnutí.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. „DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně)“ (t.č. se připravuje zadání ZP a PD)
- 3.1.2. „Boskovická spojka“ (t.č. se připravuje zadání ZP a PD)
- 3.1.3. „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“ (t.č. se připravuje zadání ZP a PD)
- 3.1.4. „ETCS – I. koridor úsek Kolín – Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko“ (v realizaci)

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Minimalizace zásahů do již modernizované infrastruktury.
- 4.1.2. Úpravy železničních stanic s cílem úplné peronizace – Letovice, Březová nad Svitavou, Opatov.
- 4.1.3. Úpravy užitečných délek kolejí mohou být navrženy pouze v souvislosti s úpravami zajišťujícími úplné peronizace – viz bod 4.1.2. V případě náhrady žst. Opatov odbočkou (viz 4.2.7) bude navíc v žst. Svitavy prověřena možnost prodloužení užité délky kolejí podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013.

4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Zpracování dopravní technologie v rozsahu Směrnice č. 11/2006 bude vycházet z odsouhlasené dopravně technologické koncepce zpracované pro celou trať Brno – Česká Třebová ve stavbě „DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně)“.
- 4.2.2. Pro výhledový rozsah dopravy se použijí výstupy ze schválených studií proveditelnosti „Boskovická spojka“, která byla schválena ve variantě 3, a „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“, která byla schválena ve variantě MID. Dále budou použity vstupy z aktuálně řešené studie proveditelnosti „Železniční uzel Brno“.
- 4.2.3. Dokumentace bude koordinována s průběžnými výsledky studie proveditelnosti Železniční uzel Brno.
- 4.2.4. Pro výhledový rozsah dopravy bude zpracován výhledový GVD, plány obsazení kolejí stanic pro období 2h přepravní špičky. Budou uvedeny parametry typových vlaků.

- 4.2.5. Ve všech dopravních bude posouzen vliv úprav na nákladní dopravu. Zejména se jedná o možnost předjíždění, obsluhu vleček a VNVK.
- 4.2.6. Zhotovitel posoudí na základě Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 vliv jízdy vlaků délky 740 m na výhledový rozsah dopravy a navrhne opatření k zajištění průvozu těchto vlaků.
- 4.2.7. V rámci řešení žst. Opatov bude posouzena možnost nahrazení železniční stanice odbočkou (s rychlostí ve spojkách minimálně 80 km/h). Dopravně-technologické posouzení musí zahrnovat výpočty propustnosti traťových kolejí a řešit možnosti krátkodobého zastavení nákladního vlaku za účelem jeho předjetí před uzlem Česká Třebová v případě zrušení žst. Opatov a její náhradou Odb. Opatov.
- 4.2.8. U žst. Březová n. S. bude posouzena možnost prodloužení železniční stanice za účelem vybudování nástupiště blíže k centru obce (umístění nástupiště podle čl. 4.8.2.3).
- 4.2.9. Dopravní technologie zohlední požadavky na ukončování a obracení linek příměstské dopravy v pásmových stanicích.

4.3. Organizace výstavby

- 4.3.1. Organizace výstavby bude koordinována s připravovanými stavbami na řešeném úseku, stejně tak i se stavbami v přilehlých úsecích. Zvýšená pozornost bude věnována provizorním stavům TV, zab. zař. a provizorním nástupištím včetně přístupů na ně.

4.4. Zabezpečovací zařízení

4.4.1. Popis stávajícího stavu

SZZ Letovice - jedná se o hybridní staniční zabezpečovací zařízení typu ETB, 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Ovládání je z JOP v dopravní kanceláři. Návěstidla jsou světelná, typu AŽD 70. Výhybky jsou přestavovány elektromotorickými přestavníky EP600, v hlavních kolejích doplněnými o snímače polohy. Pro vyhodnocení volnosti se používají kolejové obvody KO 4300. Zařízení bylo vybudováno v roce 1997/98. Pro přenos informací na drážní vozidla slouží národní vlakový zabezpečovač LS a evropský vlakový zabezpečovač ETCS úrovně L2.

SZZ Březová nad Svitavou - jedná se o hybridní staniční zabezpečovací zařízení typu ETB, 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Ovládání je z JOP v dopravní kanceláři. Návěstidla jsou světelná, typu AŽD 70. Výhybky jsou přestavovány elektromotorickými přestavníky EP600, v hlavních kolejích doplněnými o snímače polohy. Pro vyhodnocení volnosti se používají kolejové obvody KO 4300. Zařízení bylo vybudováno v roce 1997/98. Pro přenos informací na drážní vozidla slouží národní vlakový zabezpečovač LS a evropský vlakový zabezpečovač ETCS úrovně L2.

Staniční zabezpečovací zařízení – oblast OR Hradec Králové

Železniční stanice Svitavy a Opatov jsou vybaveny hybridními stavědly typu AŽD – ETB, rok aktivace 1998.

Odbočka Zádulka je vybavena hybridním stavědlem typu AŽD – ETB, rok aktivace 1998.

Žádné z výše uvedených zařízení není vybaveno stavovou a měřicí diagnostikou.

Traťové zabezpečovací zařízení – oblast OR Brno

TZZ Skalice nad Svitavou – Letovice je traťové zabezpečovací zařízení typu AB3-88A, 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Volnost traťových úseků je zajištěna pomocí kolejových obvodů typu KO 3102. Vnitřní výstroj je umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic a v reléovém domku RD2. Rok výstavby 1997/98. Pro přenos informací na drážní vozidla slouží národní vlakový zabezpečovač LS a evropský vlakový zabezpečovač ETCS úrovně L2. Diagnostika je typu DIAB2 s možností přístupu přes technologickou síť SZDC.

TZZ Letovice – Březová nad Svitavou je traťové zabezpečovací zařízení typu AB3-88A, 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Volnost traťových úseků je zajištěna pomocí kolejových obvodů typu KO 3102. Vnitřní výstroj je umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic a v reléovém domku RD 6, 10. Rok výstavby 1997/98. Pro přenos informací na drážní vozidla slouží národní vlakový zabezpečovač LS a evropský vlakový zabezpečovač ETCS úrovně L2. Diagnostika je typu DIAB2 s možností přístupu přes technologickou síť SZDC.

TZZ Březová nad Svitavou – Svitavy je traťové zabezpečovací zařízení typu AB3-88A, 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Volnost traťových úseků je zajištěna pomocí kolejových obvodů typu KO 3102. Vnitřní výstroj je umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic a v reléovém domku RD 13,14,15. Rok výstavby 1997/98. Pro přenos informací na drážní vozidla slouží národní vlakový zabezpečovač LS a evropský vlakový zabezpečovač ETCS úrovně L2. Diagnostika je typu DIAB2 s možností přístupu přes technologickou síť SŽDC.

Traťové zabezpečovací zařízení – oblast OŘ Hradec Králové

Mezistaniční úseky jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením v úseku Březová nad Svitavou – Svitavy reléové, typu AB 88, v úsecích Svitavy – Opatov – Zádulka elektronické, typu Felb a Zádulka – Česká Třebová elektronické, typu ABE. Odbočná trať Svitavy – Žďárec u Skutče je v mezistaničním úseku Svitavy – Květná vybavena traťovým zabezpečovacím zařízením AHP.

4.4.2. Požadavky na nový stav

Úsek Skalice nad Svitavou (mimo) – Odb. Zádulka (mimo), tedy všechna staniční a traťové zabezpečovací zařízení, budou zapojena do systému dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení z centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov. Je nutné rovněž zajistit vazby přejezdových zabezpečovacích zařízení dle TNŽ 34 2620, čl. 13.3 (na SZZ a TZZ). Budou vytvořeny okruhy přenosových systémů obou ucelených úseků tratě.

Úpravy staničních zabezpečovacích zařízení budou určeny rozsahem změn dopravního programu v závislosti na změnách kolejového řešení jednotlivých ŽST. Předpokládá se následující rozsah úprav:

Letovice	nové SZZ 3. kategorie na novou konfiguraci kolejíště
Březová nad Svitavou	nové SZZ 3. kategorie na novou konfiguraci kolejíště
Svitavy	SZZ typu ETB – úpravy pro DOZ (úprava skříně DOZ + výměna SW)
Opatov	nové SZZ 3. kategorie na novou konfiguraci kolejíště

Diagnostika:

Bude navržena nová diagnostika zabezpečovacích zařízení dle TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z. Přenos dat musí být navržen samostatnou sítí VLAN v technologické datové síti. Nejprve musí být detailně prověřena vybavenost jednotlivých stavědlových ústředí a zjištěný stav zohledněn při projektování. Diagnostické zařízení musí být (pro úsek Svitavy – Česká Třebová) kompatibilní s dohledovým centrem OŘ Hradec Králové.

Dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení:

Navržený systém a typ dálkového ovládání musí respektovat technické specifikace SŽDC TS 2/2006-ZS druhé vydání, TS 1/2007-Z, TS 2/2007-Z, TS 2/2008-ZSE druhé vydání, TS 4/2008-Z, a Pokyn GR SŽDC 9/2013.

V případech, kdy mají být do stavědlových ústředí stávajících SZZ doplňovány skříně DOZ je nutno prověřit, jestli již nejsou některé skříně DOZ instalovány z předchozích staveb (pokud ano, musí být prověřena i jejich vybavenost a zjištěný stav případně zohledněn). Řešení DOZ musí být zajištěno optickým kabelem a příslušným přenosovým zařízením. Současně musí být vyřešeno bezvýpadkové zálohování řízené oblasti obchodními geograficky oddělenými přenosovými trasami.

Pracoviště pohotovostního výpravčího bude navrženo v souladu s Pokynem č. 9/2013 (fyzické umístění bude projednáno s OŘ Brno).

V rámci PD nutno variantně uvažovat s celkovým vybavením popřípadě doplněním pracoviště PPV.

V celém úseku musí být navržen přenos čísla vlaku a vedení dopravní dokumentace elektronickým způsobem s vazbou na zabezpečovací zařízení (Směrnice SŽDC č. 101) s řešením ve vzájemné návaznosti, která umožní zobrazení plánovaného a splněného GVD, povede automaticky dopravní dokumentaci a umožní vstupy a výstupy do/z návazných řídicích a informačních systémů SŽDC. Provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace elektronickým způsobem musí být provozována na virtualizačním serveru na

CDP Přerov. Vedení dopravní dokumentace elektronickým způsobem musí být k dispozici i na pracovištích pohotovostních výpravčích vždy pro definovaný úsek a musí být funkční i při výpadku serveru této aplikace na CDP Přerov.

Součástí dálkového ovládání musí být přenos čísla vlaku včetně automatického přenosu čísel vlaků do sousedních řízených oblastí, které již jsou vybaveny dálkovým ovládáním zabezpečovacího zařízení s přenosem čísla vlaku nebo elektronickými dopravními deníky a automatizovaným zadáváním čísel vlaků ze všech dopraven, které jsou vstupními do řízené oblasti a jsou vybaveny elektronickými dopravními deníky. DOZ musí být doplněno automatickým stavěním vlakových cest (ASVC) v souladu s technickými specifikacemi č. 1/2010-Z.

Součástí PD musí být návrh zobrazení řízených oblastí na velkoplošných zobrazovacích panelech.

Součástí PD musí být rovněž návrh úprav a doplnění provozovaného systému ERTMS, včetně doplnění a úpravy balizových skupin a úpravu radioblokových centrál systému ETCS na CDP Přerov.

Dálkové ovládání bude navrženo z CDP Přerov. Součástí stavby musí být adaptace a celkové vybavení, popř. doplnění určených dispečerských sálů a pracoviště dispečera železniční dopravní cesty nábytkem i prvky technologie, včetně provedení příslušných změn konfigurace již používaných zařízení.

Celkové vybavení dispečerského sálu musí být navrženo a dodáno pro cílový rozsah pracoviště dispečerů celé řízené oblasti Brno (mimo) – Česká Třebová (mimo).

Technologické a stavební úpravy na CDP Přerov budou v rámci objektové skladby PD zpracovány v samostatných PS.

Je požadováno následující vybavení pracoviště DŽDC:

- nábytek (polohovací stoly);
- JOP se čtečkou karet PIK;
- diagnostický HW a SW zabezpečovacího zařízení včetně doplnění klienta pro globální (přehledovou) úroveň diagnostiky zabezpečovacího zařízení kompatibilního s diagnostickým zařízením dodaným pro jednotlivá SZZ a TZZ v rámci stavby;
- zálohovaný systém dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS);
- digitální zapojovač;
- klient kamerového systému;
- telefonní připojení na ústřednu mimo budovu CDP Přerov;
- přenosný IP telefon;

Bude prověřeno a do normového stavu uvedeno:

- klimatizace v místnostech (platí pro sály i technologické místnosti);
- elektrická požární signalizace (EPS);
- osvětlení v technologických místnostech (dle polohy skříní).

Bude řešena optimalizace sdělovací a zabezpečovací technologie v místnosti VEZA z důvodu nedostatku prostoru.

Pro stavebně upravované železniční stanice s novým SZZ bude provedeno posouzení viditelnosti návštěvnických místností v souladu s požadavky vyhl. č. 173/1995 Sb. a TNŽ 34 2620. V PD budou následně řešena případná technická opatření tak, aby nedošlo k negativním dopadům na kapacitu dráhy nebo traťovou rychlost.

4.5. Sdělovací zařízení

Mezistaniční úsek Skalice nad Svitavou - Letovice

V mezistaničním úseku jsou u oddílových návštěvnických místností automatického bloku, technologického objektu RD1, RD2, RD3, RD4 a RD5 umístěny venkovní telefonní objekty, typu AŽD TO 68.

zastávka Svitávka: Ozvučení zastávky je zajištěno rozhlasovým zařízením TORNZ, ovládaného výpravčím z terminálu IP TouchCall (IPTC) ŽST Skalice nad Svitavou.

zastávka Zboněk: Ozvučení zastávky je zajištěno rozhlasovým zařízením TORNZ, ovládaného výpravčím z terminálu IP TouchCall (IPTC) ŽST Skalice nad Svitavou.

zastávka Letovice: Ozvučení zastávky je zajištěno rozhlasovým zařízením TORNZ, ovládaného výpravčím z terminálu IP TouchCall (IPTC) ŽST Skalice nad Svitavou.

ŽST Letovice

Elektrická požární signalizace EPS: Požární ústředna, typu Lites MHU 106, je umístěna v dopravní kanceláři ve výpravní budově a je trvale kontrolována a obsluhována dopravním zaměstnancem-výpravčím ŽST Letovice ve službě.

Požární detektory, včetně kabelizace, jsou umístěny v určených technologických místnostech v 1.NP a 2.NP budovy SZZ.

Telefonní zapojovač: Výpravčí má v dopravní kanceláři k dispozici dispečerský terminál IP TouchCall (IPTC) ve funkci telefonního zapojovače. Integrované jsou v něm telefonní linky, ovládání rozhlasového zařízení, rádiové sítě GSM-R. Telefonní zapojovač IP TouchCall (IPTC) je tvořen terminálem s dotykovým displejem a samostatným technologickým počítačem typu PC. Náhradní zapojovač je typu NTZ2.

Rozhlasové zařízení: Staniční prostory jsou ozvučovány rozhlasovým zařízením s rozhlasovou ústřednou RU85, umístěnou v technologické budově v místnosti kabelových závěrů. K poskytování informací cestujícím veřejnosti slouží rozhlasové větve s reproduktory, umístěnými v prostoru nástupišť a ve výpravní budově. Pro usnadnění organizace výkonu dopravní služby jsou zřízeny rozhlasové větve na obou zhlavích stanice. Výpravčí ovládá rozhlas z terminálu IPTC, nebo z ovládací soupravy rozhlasu SOH 1.

Hodinová zařízení: V prostorách pro cestující a služebních místnostech výpravní budovy, včetně její technologické části, jsou instalovány podružné hodiny řízené hlavními hodinami, typ EH41.

Informační zařízení: Informační zařízení je typu HIS-VOICE.

Hlasové majáčky pro nevidomé a slabozraké: Pro usnadnění prostorové orientace nevidomých a slabozrakých osob jsou v prostorech pro cestující instalovány hlasové majáčky typu OHM - 2ks.

Místní kabelizace a VTO: Venkovní telefonní objekty typu AŽD TO68 jsou umístěny u vjezdových návěstidel a PZS v km 204,614.

Mezistaniční úsek Letovice – Březová nad Svitavou

V mezistaničním úseku jsou u oddílových návěstidel automatického bloku, technologických objektů RD6, RD7, RD8, RD9, RD10, RD11 a RD12 umístěny venkovní telefonní objekty, typu AŽD TO 68.

zastávka Rozhraní: Ozvučení zastávky je zajištěno rozhlasovým zařízením TORNZ, ovládaného výpravčím z terminálu IP TouchCall (IPTC) ŽST Březová nad Svitavou.

zastávka Moravská Chrastová: Ozvučení zastávky je zajištěno rozhlasovým zařízením TORNZ, ovládaného výpravčím z terminálu IP TouchCall (IPTC) ŽST Březová nad Svitavou.

ŽST Březová nad Svitavou

Elektrická požární signalizace EPS: Požární ústředna, typu Lites MHU 106, je umístěna v dopravní kanceláři ve výpravní budově a je trvale kontrolována a obsluhována dopravním zaměstnancem-výpravčím ŽST Březová ve službě.

Požární detektory, včetně kabelizace, jsou umístěny v určených technologických místnostech v 1.NP a 2.NP budovy SZZ.

Telefonní zapojovač: Výpravčí má v dopravní kanceláři k dispozici dispečerský terminál IP TouchCall (IPTC) ve funkci telefonního zapojovače. Integrované jsou v něm telefonní linky, ovládání rozhlasového zařízení, rádiové sítě GSM-R. Telefonní zapojovač IP TouchCall (IPTC) je tvořen terminálem s dotykovým displejem a samostatným technologickým počítačem typu PC. Náhradní zapojovač je typu NTZ2.

Rozhlasové zařízení: Staniční prostory jsou ozvučovány rozhlasovým zařízením s rozhlasovou ústřednou RU 85, umístěnou v technologické části výpravní budovy – v místnosti kabelových závěrů. K poskytování informací cestující veřejnosti slouží rozhlasové větve s reproduktory, umístěnými v prostoru nástupišť a ve výpravní budově. Pro usnadnění organizace výkonu dopravní služby jsou zřízeny rozhlasové větve na obou zhlavích stanice. Výpravčí ovládá rozhlas z terminálu IPTC, nebo z ovládací soupravy rozhlasu SOH1. Rozhlasové zařízení umožňuje provoz den/noc.

Hodinová zařízení: V prostorách pro cestující a služebních místnostech výpravní budovy, včetně její technologické části, jsou instalovány podružné hodiny, řízené hlavními hodinami typ EH41.

Informační zařízení: Informační zařízení je typu ČD, Speaker, přičemž koncem roku 2016 se předpokládá s jeho nahrazením systémem HIS-VOICE.

Místní kabelizace a VTO: Venkovní telefonní objekty, typu AŽD TO68, jsou umístěny u vjezdových návěstidel, PZS v km 213,549 a km 214,284.

Mezistaniční úsek Březová nad Svitavou - Svitavy

V mezistaničním úseku jsou u oddílových návěstidel automatického bloku, portálech tunelu, technologických objektů RD13, RD15 a RD16 umístěny venkovní telefonní objekty, typu AŽD TO 68.

zastávka Dlouhá: Ozvučení zastávky je zajištěno rozhlasovým zařízením TORNZ, ovládaného výpravčím z terminálu IP TouchCall (IPTC) ŽST Březová nad Svitavou.

zastávka Hradec nad Svitavou: Ozvučení zastávky je zajištěno rozhlasovým zařízením TORNZ, ovládaného výpravčím z terminálu IP TouchCall (IPTC) ŽST Březová nad Svitavou.

zastávka Svitavy – Lány: Ozvučení zastávky je zajištěno rozhlasovým zařízením TORNZ, ovládaného výpravčím z terminálu IP TouchCall (IPTC) ŽST Březová nad Svitavou.

oblast OŘ Hradec Králové

Sdělovací zařízení bylo vybudováno v roce 1998. Rozhlasové zařízení v žst. je typu RU85, železniční zastávky jsou osazeny rozhlasovou ústřednou TORNZ.

Informační systém v žst. Svitavy je typu HAVIS.

Telefonní zapojovače v žst. Svitavy a Opatov jsou typu TouchCall, odbočka Zádulka zapojovač Inoma.

4.5.1. Požadavky na nový stav

Sdělovací zařízení bude navrženo komplexně včetně zálohování přenosového systému. Komunikace všech zařízení bude zajištěna prostřednictvím diagnostického optického kabelu a přenosového zařízení SDH. Využívána bude přednostně stávající technologie technologické datové sítě. Součástí stavby bude konfigurace stávající technologické datové sítě a příp. její doplnění. Je doporučena zdvojená architektura (napájení přenosového systému, řídicí a linkové karty).

Protipožární ochrana neobsazených objektů bude zajištěna kouřovými čidly zapojenými do systému pro detekci požáru EZS. Objekty a prostory s technologickým zařízením budou zabezpečeny autonomním samočinným hasebním systémem (ASHS) po projednání se správcem.

V objektech, kde bude v rámci stavby umístěno zařízení a nebudou trvale obsazeny, bude vyřešena ochrana proti vloupání s podporou mechanických zábran včetně zařízení EZS. Přenos informací a dohled bude zajištěn do CDP Přerov na pracoviště místně příslušného dispečera železniční dopravní cesty (DŽDC). EZS bude zajišťovat ostrahu vnitřní prostor. Pro omezení falešných indikací budou periferie EZS vždy zajišťovány dvěma nezávislými způsoby – dveřní dotek/pohybové čidlo. Oprávnění ke vstupu bude editovatelné odběratelem. Seznam oprávněných osob bude distribuován z diagnostického serveru. Jako prostředek pro ověření identity pro vstup do jednotlivých objektů bude využit služební bezkontaktní průkaz SZDC. Indikace o neoprávněném vstupu budou přenášeny na definovaná telefonní čísla pomocí zprávy SMS. Zasílání zpráv SMS bude řešeno přes centrální SMS bránu systému GSM-R. Poplach EZS zajistí zapnutí osvětlení vnitřních prostor. Jednotlivé vstupní otvory budou snímány IP kamerou umístěnou uvnitř střeženého prostoru.

Diagnostické zařízení musí být (pro úsek Svitavy – Česká Třebová) kompatibilní s dohledovým centrem OŘ Hradec Králové. Všechny informace budou přenášeny na integrační servery umístěné na CDP Přerov.

Přenos informací dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) musí být kromě CDP Přerov zajištěn i na integrační server Brno, popř. Hradec Králové (Pardubice).

Pro připojení a začlenění uvedených sdělovacích zařízení (zařízení pro detekci požáru, EZS, ASHS) do systému dálkové diagnostiky a jejich ovládání platí TS 2/2008–ZSE v platném znění včetně gestorského výkladu č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016.

Na všech zastávkách a v železničních stanicích bude řešen staniční rozhlas.

V železničních stanicích a zastávkách určených dle projednání v rámci řešení PD a dle závěrů provozně dopravní technologie, která musí být součástí PD, bude navržen nový vizuální informační systém pro cestující veřejnost v provedení LCD panelů s LED podsvícením.

Kamerový systém bude zřízen v souladu s požadavky danými č.j. 7058/2015-O14 Základní technické požadavky na kamerové systémy v železničních stanicích.

Hodinová zařízení budou rekonstruována jen v nejnutnějším rozsahu a to s přijímačem DCF.

Součástí stavby musí být zajištění synchronizace času všech sdělovacích a zabezpečovacích zařízení na světový čas.

4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1. Popis stávajícího stavu

oblast OŘ Brno

Elektrický ohřev výhybek (EOV):

Zařízení EOV (systém OHL-OT/1990) ve správě OŘ Brno je instalováno v žst. na trati Skalice nad Svitavou – Svitavy (mimo) a je napájeno z TV trakčními transformátory 25/0,4kV umístěnými na trakčních podpěrách. Systém napájení jednotlivých výhybek je proveden pomocí oddělovacích transformátorů 400/2x231V. Ovládání EOV je jen místní z DK – pracoviště výpravčího, s kontrolou zapnutí stykačů jednotlivých větví výhybek. Automatika řízení EOV v závislosti na klimatických podmínkách pomocí čidel není instalována. Přenos signalizace a ovládání na ED, ani na centrální pracoviště není instalován. Spotřeba EOV je odečítána pomocí počítače provozních hodin.

Venkovní osvětlení:

Venkovní osvětlení ve správě OŘ Brno je instalováno na trati Skalice nad Svitavou – Svitavy (mimo) jako celkové, s více sekcemi. Pro osvětlení žst. jsou instalovány osvětlovací věže typu EŽ 20P (4ks příhradových OV 25P), které jsou osazeny výbojkovými svítilnami 400W a pro doplňkové osvětlení zhlaví jsou instalovány osvětlovací stožáry typu JŽ - osazeny výbojkovými svítilnami 250W. Pro osvětlení zastávek jsou instalovány perónní stožáry PS typu RADEK - osazeny výbojkovými svítilnami 70–100W. Systém ovládání osvětlení v jednotlivých žst. je pouze místní, pomocí ručních ovladačů v DK na pracovišti výpravčího. Ovládání osvětlení zastávek je provedeno systémem DOOZ z DK přilehlých železničních stanic. Přenos signalizace a ovládání na ED, ani na centrální pracoviště není instalován.

Silnoproudé napájení zařízení:

Silnoproudé napájení je v jednotlivých žst. OŘ Brno na trati Skalice nad Svitavou – Svitavy (mimo) zajišťováno z VN rozvodů distributora el.energie pomocí vlastních trafostanic SŽDC 22/0,4kV. Napájení zabezpečovacího zařízení je zajišťováno prioritně z liniového rozvodu SŽDC 6kV/50Hz. Ovládání výkonových prvků rozvodu 6kV je možné místně, dálkově z DK a z pracoviště ED. Ovládání výkonových prvků v napěťové hladině 22kV je možné místně a dálkově z ED. Napájení zařízení v železničních zastávkách je zajišťováno z veřejné distribuční sítě v napěťové úrovni NN.

Trakční vedení (TV):

Úsek ze Skalice nad Svitavou po NP 228,024 (před žst. Svitavy) je elektrizovaný jednofázovou proudovou soustavou 25kV, 50Hz. Dále do České Třebové pokračuje stejnosměrná trakce 3kV DC ve správě OŘ Hradec

Králové. V úseku Skalice nad Svitavou - Svitavy (mimo) jsou hlavní koleje zatrolejovány svislým řetězovkovým vedením - plně kompenzovanou sestavou se stálým tahem v troleji i v nosném laně 10kN. Vedlejší koleje jsou zatrolejovány svislým řetězovkovým vedením se stálým tahem v troleji a nosném laně 8kN. Závěsy TV jsou použity typové na branách se směrovými lany a na šikmých izolovaných konzolách.

Dispečerská řídící technika (DŘT):

DŘT ve správě OŘ Brno řeší ústřední dálkové řízení prvků pevných trakčních zařízení, trakčních napájecích a spínacích stanic, napájecích stanic 6kV, trafostanic 22/0,4kV a trakčních transformoven 6kV (včetně části TNS Svitavy a mimo žst. Svitavy). Zabezpečený přenos dat pro řídicí stanoviště Brno Maloměřice je řešen ve dvou úrovních. Pro sběr lokálních dat jsou vytvořeny sítě z okolních trakčních transformoven 6kV (TTS), které jsou osazeny telemechanikou RTU510, napájecích stanic 6kV (NS 6kV) osazeny telemechanikou RTU200 a ovladačů PSO v dopravní kanceláři osazenými telemechanikou RTU200, ETÁŽ a síť je ukončena řídicí telemechanikou RTU 200 (MASTER). Přenos dat mezi podřízenými stanicemi je uskutečněn po metalické čtyřce kabelu TTK nebo po optickém propojovacím kabelu. Druhá úroveň je pak síť DŘT mezi ústředně řízenými stanicemi RTU 200 (MASTER) a řídicím stanovištěm Brno Maloměřice po optickém kabelu a zařízeních PCM.

oblast OŘ Hradec Králové

Žst. Svitavy je vybavena:

EOV je v žst instalováno na 15 ks výhybek, výhybky jsou vybaveny soupravami ohřevu opornic dle platných vzorových listů.

Rozváděče EOV 1 a2 jsou napájeny z hlavní rozvodny nn 0,4 kV, kabely AYKY 3x240+120, Jednotlivé EOV výhybek je napájeno kabely AYKY přes oddělovací transformátory JOC42 380/2x220V. Tyče jsou připojeny kabely CGTG.

Ovládání je řízeno manuálně obsluhou z dopravní kanceláře pomocí ovládacího panelu EOV. Z hlediska způsobu ovládání a rozsahu poskytovaných diagnostických informací neodpovídá stávající zařízení požadavkům stanoveným pro stavbu DOZ, provozovaný systém neumožňuje propojení na datovou technologickou síť v parametrech vyžadovaných předmětnou stavbou DOZ.

Žst. je vybavena venkovním osvětlením, osvětlení je zajištěno 12ks osvětlovacích věží typu OSŽ 20P, a 8 ks individuálními osvětlovacími stožáry JŽ s dotykovou spojkou.

Stožáry JŽ jsou osazeny skříní ELPLAST s proudovým chráničem, jištěním E27 10A, v 2. třídě, propojovací šňůra CGLG 2x2,5.

Na věžích jsou osazena výbojková svítidla THORN SHC 400W, SHC 250W.

Podchod a prostory pro cestující jsou osvětleny nástěnnými přisazenými svítidly.

Ovládání je řízeno automaticky soumrakovým čidlem, případně manuálně obsluhou z dopravní kanceláře pomocí ovládacího rozváděče DS. Stávající systém ovládání není vybaven diagnostikou provozu osvětlení a neumožňuje propojení na datovou technologickou síť.

Žst. Opatov je vybavena:

EOV je v žst instalováno na 12 ks výhybek, výhybky jsou vybaveny soupravami ohřevu opornic dle platných vzorových listů.

Rozváděče EOV 1 a2 jsou napájeny z hlavní rozvodny nn 0,4 kV, kabely AYKY 3x240+120, Jednotlivé EOV výhybek je napájeno kabely AYKY přes oddělovací transformátory JOC42 380/2x220V. Tyče jsou připojeny kabely CGTG.

Ovládání je řízeno manuálně obsluhou z dopravní kanceláře pomocí ovládacího panelu EOV. Z hlediska způsobu ovládání a rozsahu poskytovaných diagnostických informací neodpovídá stávající zařízení požadavkům stanoveným pro stavbu DOZ, provozovaný systém neumožňuje propojení na datovou technologickou síť v parametrech vyžadovaných předmětnou stavbou DOZ.

Žst. je vybavena venkovním osvětlením, osvětlení je zajištěno 8 ks osvětlovacích věží typu OSŽ 20P, a 7 ks individuálními osvětlovacími stožáry JŽ s dotykovou spojkou.

Stožáry JŽ jsou osazeny skříní ELPLAST s proudovým chráničem, jistěním E27 10A, v 2. třídě, propojovací šňůra CGLG 2x2,5.

Na věžích jsou osazena výbojková svítidla THORN SHC 400W, SHC 250W.

Podchod a prostory pro cestující jsou osvětleny nástěnnými přisazenými svítlidly.

Ovládání je řízeno automaticky soumrakovým čidlem, případně manuálně obsluhou z dopravní kanceláře pomocí ovládacího rozvaděče DS. Stávající systém ovládání není vybaven diagnostikou provozu osvětlení a neumožňuje propojení na datovou technologickou síť.

Zastávka Lačnov

Ovládání je řízeno automaticky soumrakovým čidlem. Dálkové ovládání, které je provedeno kabelem TCKEZE 2Px0,6 z žst. Svitavy, je v současné době mimo provoz. Stávající systém ovládání není vybaven diagnostikou provozu osvětlení a neumožňuje propojení na datovou technologickou síť.

Osvětlovací stožáry typu RADEK, Mostr, svítidla typu THORN PILOTE SHC 1000W, IP23, II. tř., jistění svítidel IJM 6A, vývody ke svítlidlům CGLG 3x2,5.

Je osazeno celkem 14 ks svítidel.

Zastávka Semanín

Ovládání je řízeno automaticky soumrakovým čidlem. Dálkové ovládání, které je provedeno kabelem TCKEZE 2Px0,6 z žst. Svitavy, je v současné době mimo provoz. Stávající systém ovládání není vybaven diagnostikou provozu osvětlení a neumožňuje propojení na datovou technologickou síť.

Osvětlovací stožáry typu RADEK, Mostr, svítidla typu THORN PILOTE SHC 1000W, IP23, II. tř., jistění svítidel IJM 6A, vývody ke svítlidlům CGLG 3x2,5.

Je osazeno celkem 16 ks svítidel.

4.6.2. Požadavky na nový stav

Elektrický ohřev výhybek (EOV):

V rámci PD bude způsob provedení EOV ve všech stanicích prověřen a bude případně doplněn tak, aby systém vyhovoval platným vzorovým listům, chod EOV (zapnutí/vypnutí) musí být plně automatický v závislosti na klimatických podmínkách. Ve všech případech bude systém doplněn zařízením, umožňujícím přenos informací, dohled a dálkové ovládání do/ze systému DDTS ŽDC podle TS 2/2008 – ZSE a gestorského výkladu k těmto TS. Všechny informace včetně dálkového ovládání budou přenášeny na integrační servery umístěné v Brně-Maloměřicích a na CDP Přerov. Dálkové ovládání EOV (zapnutí/vypnutí) musí být umožněno z dispečerského terminálu s dotykovou obrazovkou na pracovišti traťového dispečera (výpravčího DOZ) a současně z pracoviště dohledu dispečera ŽDC. Všechny diagnostické informace musejí být přenášeny na pracoviště DŽDC, vybrané informace pak na pracoviště elektrodispečera a na pracoviště klientů v systému DDTS ŽDC.

Navržený rozsah EOV bude stanoven na základě dopravně-technologického posouzení.

Venkovní osvětlení:

V rámci PD v jednotlivých stanicích a zastávkách bude elektrické venkovní osvětlení doplněno zařízením, umožňujícím přenos informací, dohled a dálkové ovládání do/ze systému DDTS ŽDC podle TS 2/2008 – ZSE a gestorského výkladu k těmto TS. Ovládání osvětlení (zapnutí/vypnutí) ve všech případech musí být možné v automatickém režimu dle astrálního času soumrakovým spínačem.

Dálkové ovládání osvětlení (rozsvícení/zhasnutí) bude z CDP Přerov z dispečerského terminálu s dotykovou obrazovkou na pracovišti traťového dispečera (výpravčího DOZ) a současně z pracoviště dohledu dispečera ŽDC. Všechny diagnostické informace včetně dálkového ovládání a konfigurace musejí být přenášeny na integrační servery umístěné v Brně-Maloměřicích a na CDP Přerov, vybrané informace pak na pracoviště místně příslušného elektrodispečera a na pracoviště klientů v systému DDTS ŽDC.

Pro připojení a začlenění uvedených zařízení (EOV a osvětlení) do systému dálkové diagnostiky a jejich ovládání platí TS 2/2008 – ZSE v platném znění.

Silnoproudé napájení zařízení:

V PD musí být prověřeno a zajištěno resp. u nových zařízení vyřešeno napájení systémů staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení, sdělovacích zařízení v koncepčním řešení pro dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení v této trati (systému DOZ).

Napájení technologie staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19., ČSN 34 2650, čl.5.3.11.3, ČSN 37 6605 ed. 2, SZDC E8 a obsahovat zajištění ochrany zařízení proti vlivům přepětí. Způsob napájení zabezpečovacích zařízení musí současně splňovat pokyn SZDC, s.o. - OP č.j.18031/07-OP z 25.6.2007 - Podmínky pro připojení napájecích zdrojů pro zabezpečovací zařízení jako odběrného zařízení.

Bude zajištěna koordinace s plánovanou související stavbou OŘ Olomouc SEE, včetně zpracování úprav do dokumentace CDP. Jde o Rekonstrukci napájení budovy CDP Přerov (přívodní kabel k budově, zdvojení rozvaděče atd.).

4.7. Ostatní technologická zařízení

4.7.1. Technologie výtahů bude odpovídat připravovaným standardům provozovatele dráhy (poskytne GŘ SZDC O13). Bude zajištěna adresná komunikace z prostoru výtahů, tj. přesné rozlišení v případě více komunikátorů u jednoho výtahu. Technologie výtahů musí komunikovat výhradně prostřednictvím telefonní a datové sítě SZDC a indikace poruch, případně povely (blokování výtahů), musí být připojeny do systému DDTS ŽDC podle TS 2/2008-ZSE.

4.8. Inženýrské objekty

4.8.1. Železniční svršek a spodek

- 4.8.1.1. Budou navrženy kolejové úpravy zajišťující plnou peronizaci vybraných stanic a případně na základě výsledků dopravní technologie a posouzení prostorových možností prodloužení užitečných délek kolejí pro délku vlaku 740 m.
- 4.8.1.2. V závislosti na výsledném rozsahu infrastruktury žst. Opatov bude prověřeno odstranění propadu traťové rychlosti v km 234,800 – km 236,650.
- 4.8.1.3. Bude navržena demontáž případných služebních přechodů a zajištění přejezdů pro vozíky dle ČSN 73 4959, čl. 7.9 a 7.10.

4.8.2. Nástupišť

- 4.8.2.1. Železniční stanice Letovice, Březová nad Svitavou, Opatov jsou vybaveny nástupišti s pouze úrovnovým přístupem. Tyto úrovnové přístupy jsou vedeny přes hlavní koleje.
- 4.8.2.2. Budou navržena bezbariérově přístupná nástupišť podle TSI PRM s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.
- 4.8.2.3. V žst. Březová nad Svitavou bude prověřeno variantní řešení s umístěním dvojice vnějších nástupišť blíže k centru obce.

4.8.3. Železniční přejezdy

- 4.8.3.1. V km 213,549 se ve stanici Březová nad Svitavou nachází přejezd P6824 vedoucí přes 4 koleje.
- 4.8.3.2. Bude prověřena možnost zrušení přejezdu P6824, případně jeho náhrada mimoúrovňovým křížením.

4.8.4. Mosty, propustky, zdi

- 4.8.4.1. Budou navrženy úpravy mostů, propustků a zdí v nezbytném rozsahu v závislosti na rozsahu kolejových úprav.
- 4.8.4.2. U všech stávajících mostních objektů, do kterých bude nezbytně stavebně zasahovat, musí být stanovena zatížitelnost a prokázána požadovaná přechodnost podle dokumentu „Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (platnost od 1. 9. 2015). 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 nebo o jeho rekonstrukci. Pro mostní objekty, 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 na LM se součinitelem $\alpha = 1,21$ a SZS. Stávající mostní objekty, do kterých bude nezbytné stavebně zasahovat, musí splňovat TTZ dle EN 15528 D4 s přidruženou rychlostí 120 km/h (D4 – 120).

- 4.8.4.3. Nové mostní objekty budou navrženy pro návrhová zatížení LM-71 se součinitelem $\alpha = 1,21$ a SW/2 dle ČSN EN 1991-2 a prostorové uspořádání VMP 3,0 dle ČSN 736201:2008. Budou navrženy nové objekty podchodů v železničních stanicích Letovice, Březová nad Svitavou, Opatov a případně nové objekty mimoúrovňového křížení v žst. Březová nad Svitavou. Před projektováním podchodů je nutno provést průzkum se zaměřením na zjištění hladiny podzemní vody. Podchody budou navrženy pokud možno bez spár a prováděny pod mostním provizoriem. Izolace bude chráněna vanou, která bude vytažena nad hladinu podzemní vody.

4.8.5. Ostatní inženýrské objekty

- 4.8.5.1. Nejsou uplatňovány žádné zvláštní požadavky na nový stav.

4.8.6. Potrubní vedení

- 4.8.6.1. Nejsou uplatňovány žádné zvláštní požadavky na nový stav.

4.8.7. Pozemní komunikace

- 4.8.7.1. V případě úpravy nebo nahrazení přejezdu budou upraveny v nezbytně nutné míře přilehlé pozemní komunikace.

4.8.8. Kabelovody, kolektory

- 4.8.8.1. Nejsou uplatňovány žádné zvláštní požadavky na nový stav.

4.8.9. Protihlukové objekty

- 4.8.9.1. Popis stávajícího stavu - v roce 2003 proběhla výstavba následujících protihlukových stěn:

Protihluková stěna z betonových panelů v km 201,599 – 201,992 u koleje č. 1 vlevo, délky 393 m, výšky 3,55 m nad TK

Protihluková stěna ze syntetických materiálů v km 202,077 – 202,916 u koleje č. 2 vpravo, délky 844 m, výšky 4,2 m nad TK

Protihluková stěna ze syntetických materiálů v km 202,485 – 202,684 u koleje č. 1 vlevo, délky 199 m, výšky 2,3 m nad TK

Protihluková stěna z betonových panelů v km 207,724 – 208,054 u koleje č. 1 vlevo, délky 296 m, výšky 3,6 m nad TK

Protihluková stěna z betonových panelů v km 214,720 – 215,526 u koleje č. 2 vpravo, délky 806 m, výšky 3,5 m nad TK

- 4.8.9.2. Budou navržena protihluková opatření na základě výsledků akustické studie.

4.9. Pozemní stavební objekty

- 4.9.1. Na základě posouzení technického stavu bude preferováno využití stávajících objektů SZDC.

- 4.9.2. Případné demolice pozemních objektů budou zdůvodněny v souladu s požadavky směrnice GR č. 16/2005.

4.10. Životní prostředí

- 4.10.1. Natura 2000, EIA

Zhotovitel zajistí stanovisko orgánu EIA (příslušného krajského úřadu), zda je možno záměr zařadit ve smyslu přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a podléhá tak procesu posouzení. Dále bude zajištěno odůvodněné stanovisko orgánu ochrany přírody dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, k možnému vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000. V

případě, že příslušný úřad rozhodne, že záměr podléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo pokud tato skutečnost vyplývá ze stanoviska k vlivu záměru na soustavu Natura 2000, bude zpracováno Oznámení záměru dle Přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

Součástí Oznámení bude i vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení odolnosti stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí. Obě vyhodnocení budou uvedena zvlášť v položkách rozpočtu.

Zpracované Oznámení (před tiskem) zhotovitel zašle prostřednictvím elektronické pošty k připomínkám na SSV minimálně 14 dní před plánovaným odevzdáním. Po zapracování připomínek bude proveden tisk Oznámení a jeho předání v počtu o tři výtisky a 2 verze v elektronické podobě (CD) přesahující počet vyhotovení stanovený na základě dohody zhotovitele s příslušným úřadem k posouzení dle § 6 odst. (4) zákona č. 100/2001 Sb.

Položka Oznámení záměru pro zjišťovací řízení bude v nabídce uchazeče o zakázku samostatně oceněna a v případě, že příslušný úřad vydá vyjádření, že předmětný záměr nepodléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce) a cena díla.

4.10.2. Akustická studie

Akustická studie bude zpracována pro úseky dotčené změnou prostorového uspořádání kolejí nebo pro úseky se zvýšením traťové rychlosti.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1.1. Ve fázi zpracování konceptu technického řešení může objednatel požadovat zpracování variant.

5.1.2. Na základě výsledků tohoto posouzení a projednání s dotčenými složkami SZDC rozhodne objednatel o výběru technického řešení k dopracování ZP a PD.

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. Zadavatel umožňuje Zpracovateli 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: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 241, 972 741 769, mobil: 725 039 782,

e-mail: typdok@tudc.cz, www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>.