

Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY ZÁMĚR PROJEKTU A PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE STAVBY

„Výstavba TNS Brno - Černovice“

Datum vydání: 22. 7. 2016



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



OBSAH

OBSAH	2
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 (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ)	4
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.....	5
4.3. ORGANIZACE VÝSTAVBY	5
4.4. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	5
4.5. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	5
4.6. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	5
4.7. OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	7
4.8. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	8
4.9. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	9
4.10. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	9
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	10
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	10

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

Předmětem zadání je vypracování záměru projektu a přípravné dokumentace (dále jen PD) nové trakční napájecí stanice Brno - Černovice. Požaduje se zpracování a podání žádosti o územní řízení na základě plné moci. Dokumentace bude odevzdána se zapracovanými připomínkami, akceptovanými objednatel. Součástí zakázky jsou i mapové podklady a všechny nezbytné průzkumy pro přípravu stavby.

K předmětnému záměru proběhlo v roce 2009 zjišťovací řízení a v březnu 2010 byl vydán závěr zjišťovacího řízení, že záměr nebude dále posuzován (odkaz na související dokumenty: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV7096). Platnost závěru zjišťovacího řízení je časově neomezená, ale protože v konstrukčním i technologickém řešení vlastního záměru došlo ke změnám, zajistí zadavatel stanovisko orgánu EIA, zda je původní závěr zjišťovacího řízení stále v platnosti, nebo zda je nutné nové zjišťovací řízení.

Z tohoto důvodu bude jako součást cenové nabídky samostatně oceněno zpracování Oznámení záměru dle Přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění a v případě, že příslušný úřad vydá vyjádření, že původní závěr zjišťovacího řízení zůstává v platnosti, bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce) a jeho cena. Tato skutečnost bude upřesněna na vstupní poradě před zahájením zpracování ZP a PD.

1.2. Hlavní cíle stavby

Hlavním cílem stavby je zajištění dodávky předpokládaného odběru trakční elektrické energie pro dvojkolejný traťový úsek Brno – Přerov, vyvolané připravovaným souborem staveb „Modernizace trati Brno – Přerov“. Dalším cílem stavby je podpora trakčního napájení železničního uzlu Brno z důvodu již nedostatečného výkonu stávajících TNS pro požadavky dopravců. Součástí stavby je stavební příprava pro zajištění energetického výkonu trakčního napájení výhledově elektrizovaného traťového úseku Blažovice – Veselí nad Moravou.

1.3. Místo stavby

Kraj:	Jihomoravský
Obec s rozšířenou působností:	Brno - Černovice
Obec s pověřeným úřadem:	Brno - Černovice
Katastrální území:	Černovice (611263), Židenice (611115)
Trať:	Brno - Blažovice
Traťový úsek:	2302
Definiční úsek:	02

Umístění nové TNS Brno - Černovice se předpokládá na parcelách k.ú. Černovice – tabulka a foto dotčených parcel v příloze č. 1.

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

Kategorie: dráha celostátní (dráha je součástí sítě TEN-T ve smyslu Nařízení EU č. 1315/2013)
Označení trati dle TTP: 318 A
Správce: OŘ Brno

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. PD stavby TNS Černovice, zpracované 04/2010.
- 2.1.2. Studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“
 - Posuzovací protokol č.j. 7657/2015-SŽDC-SSV-U1 ze dne 27.5.2015
 - Schvalovací protokol č.j. 43395/2015-SŽDC-O7 ze dne 16.10.2015
 - Schvalovací protokol č.j. 141/2015-910-IZD/12 ze dne 9.10.2015 – varianta M2
- 2.1.3. „Modernizace trati Brno – Veselí nad Moravou“ – studie proveditelnosti – schválená varianta ABe – KOe – schvalovací protokol bude doplněn po vydání

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1. Rozpracovaná „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. „Modernizace trati Brno – Přerov, 1.stavba, Brno – Blažovice“
- 3.1.2. „Modernizace trati Brno – Přerov, 2.stavba, Blažovice – Vyškov“
- 3.1.3. „Modernizace trati Brno – Veselí nad Moravou“ – etapa přípravy – studie proveditelnosti – schválená varianta ABe – KOe
- 3.1.4. V současnosti se zpracovává dokumentace „Rekonstrukce zab. zař. v žst. Brno hl. n.“ ve stupni Záměr projektu a Přípravná dokumentace, která řeší kompenzaci nově budované smyčky 22kV.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. TNS Brno – Černovice bude vybudována s technologií, zajišťující jednotnou stabilizovanou fázi trakčního napájení se symetrickým odběrem z distribuční sítě E-ON AC 110 kV, 50 Hz.
- 4.1.2. TNS Brno – Černovice musí zajistit spolehlivé trakční napájení traťového úseku Brno - Přerov, podporu železničního uzlu Brno a musí být stavebně připravena pro doplnění technologie k zajištění trakčního napájení výhledově elektrizovaného traťového úseku Blažovice – Veselí nad Moravou.

Je třeba zpracovat nové energetické výpočty dle výše uvedených požadavků na trakční napájení.
- 4.1.3. V souladu s čl.9.8. ČSN 73 6301 nebudou na mostní objekty, které nebudou v rámci stavby uváděny do normového či předpisového stavu, umístovány kabelové trasy zřizované v rámci stavby. Trasy VN a VVN kabelů budou navrženy tak, aby v jejich ochranném pásmu neležely stávající železniční mostní objekty.

4.2. Dopravní technologie – využít již zpracované v níže uvedených SP:

4.2.1. Studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“

Schvalovací protokol č.j. 141/2015-910-IZD/12 ze dne 9.10.2015 – schválená varianta M2

4.2.2. „Modernizace trati Brno – Veselí nad Moravou“ – studie proveditelnosti – schválená varianta ABe – KOe

4.2.3. „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“

4.3. Organizace výstavby

4.3.1. Stavba musí být připravena tak, aby při její realizaci docházelo k minimálním výlukám na příslušném traťovém úseku.

4.4. Zabezpečovací zařízení

4.4.1. Požadavky na nový stav:

Technologické prostory objektu budou vybaveny zařízením pro požární signalizaci. Systém EPS bude zřízen v případě požadavku plynoucího z požárně bezpečnostního řešení stavby. V opačném případě bude instalován systém lokální detekce požáru (LDP).

V celém objektu TNS bude instalováno zařízení EZS, chránící všechny prostory před narušením nepovolanou osobou, která může způsobit majetkové škody, ale i ohrožení provozu a přivodit si újmu na zdraví.

V objektu TNS bude instalováno zařízení pro detekci plynu, které zjišťuje výskyt mimořádných havarijních stavů přilehlé regulační stanice plynu. Po vyhodnocení úrovně výskytu plynu zajistí odpojení okruhů, které mohou vytvořit nebezpečnou jiskru, která by mohla vést k iniciaci výbuchu. Jedná se o zcela mimořádné opatření v případě havárie plynové stanice.

4.5. Sdělovací zařízení

4.5.1. Požadavky na nový stav:

Areál TNS Černovice bude napojen do telekomunikační sítě SZDC a E-ON optickými kabely.

Technologie pro sdělovací zařízení bude umístěna v provozní budově TNS Černovice. Telekomunikační optické kabely zaústí do zastávky Černovice a distribuční rozvodny E-ON na Černovických terasách.

TNS Černovice bude ovládána z pracoviště dispečera ED v Brně Maloměřicích.

4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1. Popis stávajícího stavu:

Vzhledem k zajištění dostatečné spolehlivosti napájení trakčních i netrakčních odběrů v železničním uzlu Brno a na souvisejících tratích je potřeba posílit stávající napájecí body – trakční napájecí stanice. Zvýšení napájecího výkonu bylo částečně realizováno rozšířením TNS Modřice v roce 2010. Z provozního hlediska ovšem pouze toto opatření není dostačující, dokazují to doposud zpracované energetické výpočty.

4.6.2. Požadavky na nový stav:

Obecné požadavky

TNS Černovice bude řešena jako napájecí stanice pro střídavou trakci AC 25kV/50Hz s instalovaným výkonem dle energetických výpočtů. Musí zajistit napájení železničního uzlu Brno až po stávající TNS Modřice, dále dvojkolejného traťového úseku Brno – Přerov po nově připravované TNS Vyškov a také musí být připravena pro napájení t.ú. Blažovice – Veselí nad Moravou po jeho elektrizaci.

Je požadováno navrhnout novou TNS Brno – Černovice s novou technologií jednotné fáze, prověřované ve stavbě „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“. Vytipování vhodné části železničního uzlu Brno, kde by bylo technicky realizovatelné posílení napájení z nově budované napájecí stanice již s technologií jednotné fáze, bude součástí dalšího stupně dokumentace.

Rozvodna 110kV

Rozvodna bude ve schématu „H“ s rozšířením o vývod na energetický transformátor 110/23kV. Ostatní dva vývody budou na dva trakční transformátory 110/27kV. Přívody 110kV budou ze dvou nezávislých linek 110kV. Rozvodnu 110kV vzhledem k uvažované lokalitě předpokládáme vnitřní, s izolací plynem SF6. Zaústění venkovních vedení 110kV i vývod v trafokomoře bude přes vstupní průchodky systému „vzduch – SF6“. Rozvodna bude instalovaná v patře provozní budovy TNS. Místnost pro rozvodnu bude vybavena jeřábem pro manipulaci s díly rozváděče. Součástí dodávky rozváděče budou i omezovače přepětí na přechodu z venkovních přívodů.

Rozvodna 27kV

Rozvodna 27kV bude obsahovat pole přívodů od trakčních transformátorů, pole napáječových vývodů, vývody na filtračně kompenzační zařízení (FKZ), měřený vývod na transformátor vlastní spotřeby 27/0,23kV (s možností nastavení požadovaného převodu) a pole spojek. Rozvodna 27kV bude realizována jako vnitřní, umístěná v přízemí nové provozní budovy. Všechny vývody vn budou řešeny kabely.

Rozvodna 22kV

Rozvodna 22kV bude obsahovat pole přívodu od transformátoru 110/23kV, pole vývodů na dvě smyčky 22kV (EPZ a distribuce), pole vývodu na transformátor vlastní spotřeby 22/0,4kV, pole kompenzačního vývodu a pole spojek. Rozvodna 22kV bude realizována jako vnitřní, umístěná v přízemí nové provozní budovy. Všechny vývody vn budou řešeny kabely. Vývody budou osazené měřením elektrické energie.

Stanoviště transformátorů

Trakční transformátory 110/27kV i trojfázový transformátor 110/23kV budou instalovány na samostatných vnitřních stanovištích a každý bude v samostatné transformátorové komoře. Transformátory budou v olejovém provedení, součástí stanovišť budou záchytné a havarijní jímky, případně jedna jímka společná. Transformátory budou dopravovány na stanoviště silničním vozidlem, tomu musí odpovídat i komunikace a výšková úprava stanoviště. Součástí PS budou i omezovače přepětí na primární i sekundární straně transformátorů.

Systém kontroly a řízení

Systém kontroly a řízení bude realizován distribuovaným systémem s PLC pro řízení jednotlivých vývodů a řídicími jednotkami v příslušných polích rozvoden. V přívodních polích 110kV budou ochrany navrženy po konzultaci s dodavatelem el. energie. Součástí PS bude i regulace napětí transformátorů.

Vlastní spotřeba

Vlastní spotřebu bude tvořit střídavý systém (AC/50Hz) a stejnosměrný (DC).

Střídavá vlastní spotřeba bude 3-fázová, napájená variantně buď z TVS 22/0,4kV z R22kV nebo přípojkou nn z TS 22/0,4kV a jednofázová, napájená z TVS 27/0,23kV v R27kV, vše osazené měřeními. Přepínání přívodů bude zajištěno automatem. Dále bude realizována zajištěná síť AC/50Hz, napájená přes měniče z DC vlastní spotřeby.

DC vlastní spotřeba 110V bude napájena ze dvou staničních baterií a dvou usměrňovačů. Pro DŘT budou instalovány dvě sady baterií a usměrňovačů 24V.

Filtračně kompenzační zařízení

Pro omezení zpětných vlivů (účinník, vyšší harmonické) na napájecí síť 110kV dodavatele el. energie budou realizována filtračně kompenzační zařízení (FKZ) pro trakční transformátor, určený k napájení železničního uzlu Brno, kde se nedá zatím omezit provoz tažných elektrických jednotek s nevyhovujícím účinníkem. Sestavené budou z pevně naladěných sériových L-C filtrů a dekompenzačního členu pro kompenzaci přebytkového, kapacitního výkonu filtrů. Filtry budou připojené přímo na napětí trakční proudové soustavy, dekompenzační člen bude bez snižovacího transformátoru. FKZ budou v samostatných prostorách objektu TNS.

Pro trakční transformátor, určený k napájení trakce Brno - Přerov, se FKZ nebude instalovat. Zde by měl být zajištěn provoz moderních tažných elektrických jednotek, které tuto kompenzaci nevyžadují.

V případě odstávky trakčního transformátoru bude možno přepojit FKZ na TR v provozu.

Součástí TNS bude i automaticky řízená kompenzace kapacity kabelových vývodů 22kV s napojením na rozvody 22kV z TNS Modřice.

Transformovna 22/0,4kV

Trafostanici 22/0,4kV pro napájení vlastní spotřeby TNS Černovice předpokládáme kioskovou, napájenou ze stávajícího kabelu 22kV Brno-Turgeněvova, s osazením fakturačního měření.

4.7. Ostatní technologická zařízení

4.7.1. Požadavky na nový stav:

V přípravné dokumentaci stavby je nutné vyřešit i dělící místo s distributorem elektrické energie na straně 110kV a z toho plynoucí vztahy. Dále bude v rámci PD vyřešeno i napojení nové TNS na trakční i zpětné vedení, smyčky SŽDC 22kV v uzlu Brno, komunikační i datové sítě a zajištění ústředního řízení z ED SŽDC Brno - Maloměřice.

Součástí přípravné dokumentace bude i autonomní záznamové zařízení pro monitoring stavů pevných trakčních zařízení.

4.8. Inženýrské objekty

4.8.1. Mosty, propustky, zdi

Požadavky na nový stav:

V rámci výstavby areálu TNS mohou být z důvodu konfigurace terénu navrženy opěrné nebo zárubní zdi. Návrh těchto zdí musí odpovídat platné legislativě a interním předpisům provozovatele dráhy a musí trvale sloužit navrženému účelu. Pokud bude propustek v km 2,756 TÚ 2302 využit pro odvod vod z dešťové kanalizace je třeba řádně posoudit jeho kapacitu a respektovat při tom zásady uvedené v normě ČSN 736201:2008. Pokud bude kanalizace přivádět vodu z povodí, které v současné době nenáleží k propustku, bude zřejmě k propustku přiváděno více vody a vyšší rychlostí než ve stávajícím stavu. Pokud kapacita propustku nevyhoví, je třeba provést úpravu propustku nebo kanalizaci pod kolejemi převést samostatným protlakem. V každém případě je třeba za propustkem navrhnout a provést takové úpravy odvodnění (kanalizace) tak, aby bylo schopné převést maximální průtok protékající propustkem. V souladu s čl. 9.8. ČSN 73 6301 nebudou na mostní objekty, které nebudou v rámci stavby uváděny do normového či předpisového stavu, umístovány kabelové trasy zřizované v rámci stavby. Trasy VN a VVN kabelů budou navrženy tak, aby v jejich ochranném pásmu neležely stávající železniční mostní objekty.

4.8.2. Potrubní vedení

Popis stávajícího stavu:

V zájmovém území předpokládaného areálu TNS Černovice se nenachází sítě ani objekty ve správě SBBH. Je ale třeba ověřit současný stav u všech možných majitelů inženýrských sítí.

Požadavky na nový stav:

Objekty, ve kterých bude umístěno zázemí a sociální zařízení pro obsluhu, je nutné napojit na inženýrské sítě – vodovod a kanalizaci. V případě trvalého obsazení TNS zaměstnanci SZDC je třeba vybudovat přípojky splaškové kanalizace, která bude zaústěna do veřejné kanalizace (vzhledem k nepříznivým spádovým poměrům bude pravděpodobně nutné řešit tuto přípojku jako tlakovou kanalizaci). Pokud bude TNS provozována pouze s občasnou obsluhou, je možné zaústit splaškovou kanalizaci do žumpy. Toto řešení však musí být doloženo souhlasem VaK. V případě kladného vyjádření VaK k umístění žumpy musí být tato jímka navržena dostatečně velká, aby při předpokládaném plném každodenním vytížení areálu její kapacita pokryla dobu 60 – 90 dnů. Žumpa musí být umístěna tak, aby ji bylo možné bezproblémově vyvážet – tzn. vhodně navržený příjezd s požadovanou únosností pro velký fekální vůz (25t) a dostatečně velký a bezpečný prostor pro manipulaci s ramenem.

4.8.3. Pozemní komunikace

Požadavky na nový stav:

V rámci stavby TNS je potřeba provést napojení areálu na veřejnou silniční síť. Únosnost vozovky musí odpovídat jejímu plánovanému zatížení a manipulaci s nadměrnými náklady. Zpevněné plochy a komunikace musí být odvodněny. Návrh ploch musí odpovídat platné legislativě a interním předpisům provozovatele dráhy.

4.8.4. Kabelovody, kolektory

Požadavky na nový stav: kabelovody budou navrženy tak, aby v případě elektrizace trati Blažovice – Veselí nad Moravou bylo možno připojit novou potřebnou technologii a napájecí vedení do trakce.

4.9. Pozemní stavební objekty

4.9.1. Budova TNS - požadavky na nový stav:

Pro velkou část technologie TNS bude postavena nová provozní budova se sociálním zařízením, napojena na inženýrské sítě. Temperování (klimatizace) provozní budovy bude navrženo dle použité technologie.

Prostorově musí být připravena tak, aby v případě elektrizace trati Blažovice – Veselí nad Moravou bylo možno doplnit potřebnou technologii. Detaily řešení budou projednány na výrobních poradách.

Budovy musí být navrženy v provedení „antivandal“. Okenní otvory musí být zabezpečeny mřížemi – u technologických místností a skladů nejlépe z tahokovu. Okna v netechnologických místnostech musí být otevíratelná (ne fixy) a rovněž musí být zabezpečena mřížemi. Dokumentace musí jednoznačně specifikovat předpokládaný počet osob a typ provozu (stálá obsluha nebo občasná obsluha). Na základě těchto údajů bude navrženo nezbytné zázemí a sociální zařízení. K budovám bude zpracován PENB.

Budova TNS bude navržena v souladu s §7, odst. 1a) zákona č. 406/2000 Sb., v platném znění, tzn. průkaz energetické náročnosti budovy doloží splnění požadavků na energetickou náročnost budovy na nákladově optimální úrovni od 1. ledna 2013.

4.9.2. Oplocení objektu - Požadavky na nový stav:

Bude vybudováno oplocení celého objektu TNS Černovice s příslušnými vstupními branami, které bude splňovat nejnáročnější podmínky zajištění objektu proti vniknutí nežádoucí osoby.

4.10. Životní prostředí

4.10.1. Kapitola B.3 - Životní prostředí bude uspořádána následovně:

B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí – popis jednotlivých složek životního prostředí.

B.3.2. Dendrologický průzkum - kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem GŘ ze dne 20.10.2015, č.j. S23769/2015-O15, především s částí II, kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě. Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny (rozhodnutí o povolení ke kácení, VKP, údržba). Součástí dendrologického průzkumu bude zajištění rozhodnutí o povolení ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění k územnímu rozhodnutí.

V PD budou zahrnuty náklady na kácení dřevin a naložení se vzniklým odpadem. V případě požadavku orgánu ochrany přírody na náhradní výsadbu budou v PD zahrnuty náklady na její realizaci a údržbu.

B.3.3. Hluk ze stavební činnosti.

B.3.4. Odpadové hospodářství - zejména bude kladen důraz na způsob nakládání s výkopovými zeminami včetně jejich množství a na olejové hospodářství, které bude důkladně popsáno. Dále bude uvedeno řešení odstranění splaškových a dešťových vod.

Náklady v rámci odpadového hospodářství budou vyspecifikovány jako samostatná položka, která bude součástí rozpočtů jednotlivých PS a SO. Vždy bude uvedeno, zda jsou přebytečné zeminy z výkopů nebo demolic v objemech odhadnuty nebo je proveden výpočet. A dále budou uvedeny jednotkové ceny vztažené na 1 tunu (odpad i materiál).

B.3.5. Zemědělská příloha - uvedou se požadavky na zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) s uvedením rozlohy a rozlišením, zda se jedná o zábory dočasné nebo trvalé.

4.10.2. Dokladová část bude obsahovat kapitolu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části. Zde budou řazena následující vyjádření: k lokalitám NATURA 2000, vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., rozhodnutí o povolení ke kácení, výjimky, atp.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. Projektant zajistí vyjádření všech správců sítí a dotčených právnických a fyzických osob a orgánů státní správy.
- 5.1.2. **Přeložky cizích staveb a zařízení na dráze a v ochranném pásmu dráhy:** je třeba vyloučit, aby byly překládány stavby a zařízení, které nebyly projednány podle zákona o drahách. Proto je třeba od jejich vlastníků (správců) vyžádat rozhodnutí, kterým jim bylo povoleno stavbu (zařízení) v OPD a na dráze umístit, do roku 1994 se jednalo o výjimky ze zákona. Při přeložkách je třeba postupovat dle podmínek uvedených v doloženém povolujícím rozhodnutí DSO.
- 5.1.3. Zajistit převzetí objektů, dotčených stavbou, předem smluvně. Případně upravit i objektovou skladbu stavby tak, aby hranice vlastnictví a správy byla jednoznačná.
- 5.1.4. Při zpracování PD **využít dle možností původně zpracovanou PD** z roku 2010 – zpracovatel SUDOP Brno.
- 5.1.5. Zpracovatelé PD musí respektovat kolejovou trasu a ostatní drážní zařízení v okolí předpokládaného objektu TNS Brno - Černovice v souvislosti s připravovanou stavbou „Modernizace trati Brno – Přerov“ - studie proveditelnosti - Schvalovací protokol č.j. 141/2015-910-IZD/12 ze dne 9.10.2015 – varianta M2.

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 dodavateli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: 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>.