Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

„Oprava traťové koleje Mikulov - Novosedly“

Datum vydání: 24. 8. 2020

Obsah

[SEZNAM ZKRATEK 3](#_Toc50452819)

[1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA 4](#_Toc50452820)

[1.1 Předmět zadání 4](#_Toc50452821)

[1.2 Hlavní cíle stavby 4](#_Toc50452822)

[1.3 Místo stavby 4](#_Toc50452823)

[2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ 4](#_Toc50452824)

[2.1 Závazné podklady pro zpracování 4](#_Toc50452825)

[2.2 Ostatní podklady pro zpracování 5](#_Toc50452826)

[3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY 5](#_Toc50452827)

[4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ 5](#_Toc50452828)

[4.1 Všeobecně 5](#_Toc50452829)

[4.2 Dopravní technologie 5](#_Toc50452830)

[4.3 Organizace výstavby 5](#_Toc50452831)

[4.4 Zabezpečovací zařízení 5](#_Toc50452832)

[4.5 Sdělovací zařízení 10](#_Toc50452843)

[4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení 11](#_Toc50452844)

[4.7 Železniční svršek a spodek 12](#_Toc50452845)

[4.8 Nástupiště 13](#_Toc50452846)

[4.9 Železniční přejezdy 14](#_Toc50452847)

[4.10 Mosty, propustky, zdi 14](#_Toc50452848)

[4.11 Ostatní objekty 15](#_Toc50452849)

[4.12 Pozemní stavební objekty 15](#_Toc50452850)

[5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY 18](#_Toc50452853)

[6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY 18](#_Toc50452854)

SEZNAM ZKRATEK

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

|  |  |
| --- | --- |
| CDP | Centrální dispečerské pracoviště |
| CPS | Cizí právní subjekt |
| DDTS | Dálková diagnostika technologických sítí |
| DK | Dopravní kancelář |
| EOV | Elektrický ohřev výhybek |
| EPS | Elektronický zabezpečovací systém |
| EZS | Elektronický požární systém |
| NN | Nízké napětí |
| OŘ | Oblastní ředitelství |
| PD | Projektová dokumentace |
| PZS | Přejezdové zařízení světelné |
| RZZ | Reléové zabezpečovací zařízení |
| SEE | Správa elektrotechniky a energetiky |
| SZZ | Staniční zabezpečovací zařízení |
| SŽ | Správa železnic, státní organizace |
| SŽDC | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace |
| TNŽ | Technická norma železnice |
| ŽDC | Železniční dopravní cesta |
| ZKPP | Zesílená konstrukce pražcového podloží |
| ŽST | Železniční stanice |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA
   1. Předmět zadání
      1. Je zhotovení Záměru projektu (dále jen „ZP“) podle všeobecných technických podmínek VTP/ZP (dále jen „VTP“) „Oprava traťové koleje Mikulov – Novosedly“.
      2. ZP bude zpracován podle směrnice MD č. V-2/2012 v platném znění v rozsahu pro neinvestiční akci.
      3. ZP bude zpracován pro celkovou opravu mezistaničního úseku Mikulov na Moravě – Novosedly a pro opravu železničního svršku v ŽST Novosedly s nejnutnějšími zásahy do návazné infrastruktury. Bude zpracován zjednodušený projekt opravy obou zhlaví pro zjištění kolize nových os kolejí s jinými zařízeními železniční infrastruktury. Součástí je i zaměření stávajícího stavu kolejiště v ŽST Novosedly. Dále bude zpracován návrh pro provedení geotechnického průzkumu v celém mezistaničním úseku, který bude následně proveden v projektu stavby.
   2. Hlavní cíle stavby
      1. Zvýšení traťové rychlosti podle možností daných územními poměry a konstrukčními parametry dráhy.
      2. Zpřístupnění železničních zastávek osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.
      3. Zajištění parametrů na normovou výšku nástupišť na zastávkách, vybavenost zastávek a zvýšení kultury cestování.
      4. Zvýšení bezpečnosti provozu
      5. Zajištění prodloužení životnosti železniční dráhy její celkovou opravou
   3. Místo stavby
      1. Kraj – Jihomoravský; okres Břeclav; TUDU 2081 08, 2081 G1; katastrální území Mikulov na Moravě, Březí u Mikulova, Dobré Pole, Novosedly.
      2. Předmětný mezistaniční úsek železniční tratě se nachází v km 107,784 – 117,188; předmětný staniční úsek se nachází v km 117,188 – 117,821 tratě Břeclav – Znojmo.
      3. V rámci Správy železnic je správcem předmětného úseku dráhy Oblastní ředitelství Brno.
      4. Stávající parametry dráhy jsou uvedeny v následující tabulce

|  |  |
| --- | --- |
| Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. | Regionální |
| Kategorie dráhy podle TSI INF | P5/F3 |
| Součást sítě TEN-T | NE |
| Číslo trati podle Prohlášení o dráze | 733 |
| Číslo trati podle nákresného jízdního řádu | 323 |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu | 246 |
| Číslo traťového a definičního úseku | 2081 08, 2081 G1 |
| Traťová třída zatížení | C3 |
| Maximální traťová rychlost | 80 km/h |
| Trakční soustava | Nezávislá |
| Počet traťových kolejí | Jednokolejná, obousměrný provoz |

1. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ
   1. Závazné podklady pro zpracování
      1. Nejsou.
   2. Ostatní podklady pro zpracování
      1. Veškeré potřebné podklady, zejména pasportní dokumentace, archivní dokumentace, informace o přepravních výkonech, informace o majetkových poměrech apod. si zajistí zhotovitel. Jejich pořízení je součástí nákladů zakázky.
2. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY
   * 1. Dotčená akce je potřeba koordinovat s následujícími akcemi:
        1. „Březí, budova RZZ - celková oprava budovy“

Stavební počin SPS Brno, zpracovatel projektu PROJEKT 505, spol. s r.o., nutná koordinace těchto staveb. Touto akcí bude realizována úprava objektu RZZ, oprav zpevněných ploch s napojením na stávající nástupiště, vybudování nového přístřešku pro cestující veřejnost, odstranění hospodářské budovy a úprava plochy bývalého dvorku za objektem RZZ.

* + - 1. „Novosedly ON - oprava“

Aktuálně se připravuje stavební počin SPS Brno - opravné práce na výpravní budově. Předpokládaný termín realizace r. 2021-23. Nutná koordinace přípravy a následné realizace. Touto akcí bude realizována optimalizace objektu výpravní budovy, úpravy a opravy vnitřních rozvodů, oprava fasády, apod.

* + - 1. „Studie proveditelnosti železničního spojení Brno – Znojmo“

Aktuálně se zpracovává studie proveditelnosti celkové rekonstrukce trati a dopraven. V rámci opravy úseku Mikulov na Moravě – Novosedly je potřebné ctít požadavky této studie, tedy připravit trať na rychlost 120 km/h (mimo zab. zař. s výjimkou zabezpečení železničních přejezdů) a prověřit možnost přesunu zastávky Dobré Pole na opačnou stranu koleje.

1. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ
   1. Všeobecně
      1. Záměr projektu bude zohledňovat budoucí stavbu, která bude obsahovat: celkovou opravu železničního svršku jeho výměnou za nový materiál, opravu přejezdových konstrukcí, opravu odvodnění železničního spodku, úpravu zemního tělesa, sanaci poruch zemní pláně, opravu mostních objektů a propustků, opravu nástupišť včetně osvětlení, úpravy zabezpečovacího a sdělovacího zařízení vyvolané stavebními zásahy do drážního tělesa. Bude proveden návrh pro provedení geotechnického průzkumu. Popis jednotlivých požadavků na opravu je popsán níže.
   2. Dopravní technologie
      1. Bude prověřena minimální požadovaná délka nástupních hran na zastávkách a v ŽST Novosedly
   3. Organizace výstavby
      1. Bude zpracován návrh postupu výstavby, rámcový harmonogram nepřetržitých výluk kolejí a zabezpečovacího zařízení. Bude uvedena předpokládaná doba realizace stavby.
   4. Zabezpečovací zařízení
      1. Popis stávajícího stavu
         1. **SZZ v ŽST** Mikulov na Moravě  
            Ve stanici Mikulov na Moravě je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 - SZZ ESA 11 - elektrické staniční zabezpečovací zařízení s elektronickými prvky, světelnými návěstidly v typu AŽD a výhybkami ovládanými elektromotorickými přestavníky. SZZ je ovládané z JOP - pracoviště DOZ - umístěné v DK ŽST Břeclav. (Pracoviště DOZ v DK ŽST Břeclav je vybavené hlavním a záložním pracovištěm JOP, GTN, telefonním zapojovačem a ovládáním sdělovacích a informačních systému pro řízenou oblast). Při poruše dálkového ovládání z pracoviště DOZ je možno SZZ ŽST Mikulov na Moravě ovládat místně po předání (i nouzově) na místní provoz (MP), nebo omezeně z panelu nouzového ovládání (DNO pro SZZ typu ESA s horkou zálohou řídící úrovně). Po předání SZZ Mikulov na Moravě na místní ovládání se z JOP Mikulov na Moravě současně ovládá dálkově SZZ Sedlec u Mikulova.   
            Pro zjišťování volnosti staničních kolejí jsou použity počítače náprav typu FAdC (Frauscher).

SZZ v ŽST Mikulov na Moravě je napájeno prostřednictvím zdroje nepřerušitelného napájení – univerzálním napájecím zdrojem (UNZ-3). Napájení UNZ je zajištěno:

* + - * základní – z veřejné rozvodné sítě,
* náhradní – dle opatření Správy elektrotechniky a energetiky (SEE) připojením pojízdného dieselagregátu po jeho umístění,
  + - * nouzové – z baterií UNZ.
      1. **TZZ a PZZ** v přilehlých mezistaničních úsecích.

V mezistaničním úseku Mikulov na Moravě – Novosedly – je zřízeno traťové zabezpečovací 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 automatické hradlo typu AH-ESA-07 (jedná se o integrované ZZ, s počítači náprav) s oddílovými návěstidly Lo, So (s vazbou na PZZ–RE „MN1“ v km 111,247 (P 7107), kategorie 3ZBI, PZS–AŽD 71 „MN2“ v km 112,390 (P 7108), kategorie 3SBI, PZZ–RE „MN3“ v km 114,129 (P 7109) a PZZ–RE „MN4“ v km 116,079 (P 7110)).

Pro kontrolu volnosti traťového oddílu jsou použity počítače náprav typu FAdC (Frauscher). Traťový klíč není zřízen.   
Mezistaniční úsek je rozdělen na dva traťové oddíly.

V mezistaničním úseku Mikulov na Moravě – Novosedly jsou situovány PZS :

* + - „MN1“ v km 111,247 (P 7107), kategorie 3ZBI, PZZ–RE
    - „MN2“ v km 112,390 (P 7108), kategorie 3SBI, PZS–AŽD 71
    - „MN3“ v km 114,129 (P 7109), kategorie 3ZBI, PZZ–RE
    - „MN4“ v km 116,079 (P 7110), kategorie 3ZBI, PZZ–RE

**Železniční přejezd „MN1“ v km 111,247 (P 7107)** je úrovňovým křížením účelové komunikace s výše uvedenou dráhou Břeclav - Znojmo.

Přejezd je zabezpečen reléovým přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickými doplňky typu PZZ-RE, kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s úplnými závislostmi se závorami, s pozitivní signalizací, vybodovaný v roce 2018 v rámci stavby *„Revitalizace trati Břeclav – Znojmo 2. stavba“*).

Nejvyšší traťová rychlost na přejezdu je 80 km/h.

PZS je osazeno dvěma výstražníky typu AŽD 97 (s elektronickými zvonci ZV02), situovanými vpravo pozemní komunikace ve směru jízdy silničních vozidel. Reléová logika je umístěna v reléovém domku (betonový domek 2x2 m), RD situován vpravo trati (ve směru kilometrování).

Pro automatické ovládání PZZ jízdou železničních kolejových vozidel jsou využívány počítače náprav typu FAdC (Frauscher), jež jsou současně využívány i pro TZZ. Výstroj PočN umístěna v technologickém domku PZS.

Indikační a ovládací prvky jsou umístěny na zobrazovaných na zobrazovacím a technologickém monitoru JOP u výpravčího DOZ v DK Břeclav, dále na desce nouzové obsluhy (DNO) v DK ŽST Mikulov na Moravě, pro možnost místního ovládání ze skříňky místní obsluhy (SMO) umístěné na RD PZS,.  
PZS vybaveno diagnostikou typu AŽD.

**Železniční přejezd „MN2“ v km 112,390 (P 7108)** je úrovňovým křížením účelové komunikace s výše uvedenou dráhou Břeclav – Znojmo (na z. Březí).

Přejezd je zabezpečen reléovým přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickými doplňky typu PZS AŽD 71, kategorie PZS 3SNI dle ČSN 34 2650 ed.2 s úplnými závislostmi, rekonstrukce v roce 2018 (doplněna nadstavba pro dálkové ovládání kontrolu a pro navázání na SZZ a TZZ v rámci stavby „revitalizace trati Břeclav – Znojmo 2. stavba“).

Nejvyšší traťová rychlost na přejezdu je 80 km/h.

PZS je osazeno dvěma výstražníky typu AŽD 97 (s elektronickými zvonci ZV02), situovanými vpravo pozemní komunikace ve směru jízdy silničních vozidel. Reléová logika je umístěna v budově zastávky Březí, budova situována vpravo trati (ve směru kilometrování).

Pro automatické ovládání PZZ jízdou železničních kolejových vozidel jsou využívány počítače náprav typu FAdC (Frauscher) jež jsou současně využívány i pro TZZ. Výstroj PočN umístěna v technologickém domku PZS.

Indikační a ovládací prvky jsou umístěny na zobrazovaných na zobrazovacím a technologickém monitoru JOP u výpravčího DOZ v DK Břeclav, dále na desce nouzové obsluhy (DNO) v DK ŽST Mikulov na Moravě, vybrané indikace a ovládání na indikační desce TZZ v DK ŽST Novosedly, pro možnost místního ovládání ze skříňky místní obsluhy (SMO) umístěné na RD PZS.

PZS vybaveno diagnostikou typu AŽD.

**Železniční přejezd „MN3“ v km 114,129 (P 7109)** je úrovňovým křížením účelové komunikace s výše uvedenou dráhou Břeclav – Znojmo (na z. Dobré Pole).

Přejezd je zabezpečen reléovým přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickými doplňky typu PZZ-RE, kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s úplnými závislostmi se závorami, s pozitivní signalizací, vybodovaný v roce 2018 v rámci stavby *„Revitalizace trati Břeclav – Znojmo 2. stavba“*).

Nejvyšší traťová rychlost na přejezdu je 80 km/h.

PZS je osazeno dvěma výstražníky typu AŽD 97 (s elektronickými zvonci ZV02), situovanými vpravo pozemní komunikace ve směru jízdy silničních vozidel. Reléová logika je umístěna v reléovém domku (betonový domek 2x2 m), RD situován vpravo trati (ve směru kilometrování).

Pro automatické ovládání PZZ jízdou železničních kolejových vozidel jsou využívány počítače náprav typu FAdC (Frauscher) jež jsou současně využívány i pro TZZ. Výstroj PočN umístěna ve technologickém domku PZS.

Indikační a ovládací prvky jsou umístěny na zobrazovaných na zobrazovacím a technologickém monitoru JOP u výpravčího DOZ v DK Břeclav, dále na desce nouzové obsluhy (DNO) v DK ŽST Mikulov na Moravě, pro možnost místního ovládání ze skříňky místní obsluhy (SMO) umístěné na RD PZS.  
PZS vybaveno diagnostikou typu AŽD.

**Železniční přejezd „MN4“ v km 116,079 (P 7110)** je úrovňovým křížením účelové komunikace s výše uvedenou dráhou Břeclav – Znojmo.

Přejezd je zabezpečen reléovým přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickými doplňky typu PZZ-RE, kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s úplnými závislostmi se závorami, s pozitivní signalizací, vybodovaný v roce 2018 v rámci stavby *„Revitalizace trati Břeclav – Znojmo 2. stavba“*).

Nejvyšší traťová rychlost na přejezdu je 80 km/h.

PZS je osazeno dvěma výstražníky typu AŽD-97 (s elektronickými zvonci ZV02), situovanými vpravo pozemní komunikace ve směru jízdy silničních vozidel. Reléová logika je umístěna v reléovém domku (betonový domek 2x2 m), RD situován vpravo trati (ve směru kilometrování).

Pro automatické ovládání PZZ jízdou železničních kolejových vozidel jsou využívány počítače náprav typu FAdC (Frauscher) jež jsou současně využívány i pro TZZ. Výstroj PočN umístěna ve technologickém domku PZS.

Indikační a ovládací prvky jsou umístěny na zobrazovaných na zobrazovacím a technologickém monitoru JOP u výpravčího DOZ v DK Břeclav, dále na desce nouzové obsluhy (DNO) v DK ŽST Mikulov na Moravě, vybrané indikace a ovládání na indikační desce TZZ v DK ŽST Novosedly, pro možnost místního ovládání ze skříňky místní obsluhy (SMO) umístěné na RD PZS,.  
PZS vybaveno diagnostikou typu AŽD.

PZZ v mezistaničním úseku Mikulov na Moravě – Novosedly tj. PZS v km 111,247, v km 112,390, v km 114,129 a v km 116,079 mají vytvořenu závislost na SZZ ŽST Mikulov na Moravě. Návěst dovolující jízdu se na odjezdovém návěstidle rozsvítí za podmínky, že PZS není v poruše, není zavedena výluka automatické činnosti, nebo dopravní klid na přejezdu.

PZS jsou napájena z veřejné sítě, v případě výpadku síťového napájení z nouzového zdroje – z baterií + měnič. Při dlouhodobém výpadku síťového napájení je SZZ možno napájet stacionárním dieselagregátem pro napájení ŽST.

* + - 1. **SZZ v ŽST** Novosedly

Ve stanici Novosedly je staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie dle TNŽ 34 2620 – nouzové přenosné staniční zabezpečovací zařízení upravené pro trvalý provoz. Vjezdová a odjezdová návěstidla jsou světelná. Zabezpečovací zařízení je ovládáno místně výpravčím z DK a dozorcem výhybek na St I, stanoviště St II je součástí DK. Výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně. Návěstidla nenávěstí rychlost v obvodu výhybek, proto je v obvodu celé stanice snížena traťová rychlost rychlostníky na 40 km /hod. Současné vjezdy vlaků nejsou dovoleny a zařízení tyto cesty neumožňuje.

Výsledné klíče od výhybek a výkolejek ve vlakových cestách, včetně odvratů, jsou při vlakových cestách drženy (zapevněny) v elektromagnetických zámcích umístěných ve skříních elektromagnetických zámků na výhybkářských stanovištích St I a v DK (sloučené s řídícím stavědlem a výhybkářským stanovištěm St II).

Výsledné klíče od výhybky č. 11 a 14 jsou drženy v EMZ 11 a EMZ 14, které jsou umístěné u příslušných výhybek č. 11 a 14 v kolejišti. Tyto klíče se uvolňují z výhybkářského stanoviště St II umístěného v DK.

V případě poruchy SZZ jsou výsledné klíče od výhybek a výkolejek ve vlakových cestách včetně odvratů při vlakových cestách zavěšovány na tabuli pro zavěšování hlavních klíčů umístěné na výhybkářském stanovišti St I a v DK.

Výhybkářské stanoviště St I není trvale obsazeno, z tohoto důvodu je SZZ

upraveno pro „Výluku dopravní služby“, kterou zavádí výpravčí vyjmutím klíče z EMZ „Předání obsluhy St I – DK” umístěného v doplňkovém ovládacím panelu v DK. Po tomto úkonu dojde k zapevnění klíčů v EMZ na St I (pro jízdu po koleji č. 1) a přepnutí ovládání a kontroly od PZS km 117,172 (kromě indikace “Kontrola činnosti“) do DK na doplňkový ovládací panel.

Odjezdová návěstidla jsou umístěna za krajními vjezdovými výhybkami a jsou číslována SM (do Mikulova), LH (do Hrušovan). Odjezdové návěstidlo LH je umístěno z důvodu zajištění předepsané viditelnosti vlevo od koleje č. 1. Toto situování bylo povoleno FMD, jako výjimka číslo 174/87–27 z čl. 24 ods.12 Pravidel technického provozu železnic pod č.j. 9 062/67 27 ze dne 16.4.1987. V úrovni návěstidla LH vpravo od koleje č. 1 je umístěno z tohoto důvodu upozorňovadlo návěst „Hlavní návěstidlo je na opačné straně“ (podmínka udělené výjimky).

Pro obsluhu návěstidel je v dopravní kanceláři (taktéž i na výhybkářské stanoviště St I - součást skříně stavědlového přístroje) zřízena indikační deska jako součást skříně řídícího přístroje (společná i pro soubor pro posun). Pro přestavení vjezdových návěstidel do polohy zakazující jízdu pro případ odvrácení hrozícího nebezpečí je výhybkářské stanoviště St I a DK vybaveno „STOP“ tlačítkem.

Nad indikační deskou v DK je zřízena přídavná indikační deska z důvodu možnosti předání obsluhy z výhybkářského stanoviště St I výpravčímu do DK (vyjma obsluhy výhybek). Výhybky se po dobu předání obsluhy neobsluhují a jejich výsledné výměnové klíče jsou uzavřeny v EMZ výhybkářského stanoviště.

V rámci stavby *„ Revitalizace trati Břeclav – Znojmo 2. stavba“* v souvislosti s vybudování TZZ v mezistaničním úseku Mikulov na Moravě – Novosedly byla doplněna do DK ovládací a indikační deska pro TZZ Mikulov na Moravě – Novosedly, včetně indikačních a ovládacích prvků pro PZS v mezistaničním úseku Mikulov na Moravě – Novosedly (PZS „MN1“ km 111,247,PZS „MN2“ km 112,390, „MN3“ km 114.129, PZS „MN4“ km 116,079).

Před výhybkou č. 1 jsou zřízeny izolované úseky IÚA a IÚB a před výhybkou č. 14 izolovaný úsek IÚC, které slouží ke kontrole průjezdu vlaku. Po jeho průjezdu se vytvoří podmínky k uvolnění závěru vjezdových i odjezdových vlakových cest a na mikulovském zhlaví i k anulaci PZS v km 117,172.  
Pro kontrolu volnosti a automatickou činnost TZZ je zřízen zhášecí úsek LK mezi vjezdovým návěstidlem L a krajní výhybkou. Dále je v obvodu výhybek 1 – 4 zřízen úsek V1-4, který slouží jako ovládací úsek pro přejezd MN4 v km 116,079 při odjezdových vlakových cestách.

V obvodu dopravny se nachází PZS „N1“ typu AŽD 71 kategorie 3SNI v km 117,172 (P 7111) (na záhlaví traťové koleje ve směru od Mikulova na Moravě), kde návěstidla kryjící přejezd jsou závislá na stavu tohoto PZS. Kontrolní a ovládací prvky jsou umístěny na ovládací skříňce výhybkářského přístroje St I a v DK ŽST Novosedly  
Do výstražného stavu se uvádí obsluhou SZZ při stavění vlakových cest, nebo prvky pro ruční obsluhu.

* + 1. Požadavky na nový stav
       1. **SZZ v ŽST** Mikulov na Moravě

Obecné připomínky:

Požadujeme respektování stávajících technologií zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a kabelových tras ve správě SSZT Brno, tj. návěstidla včetně upozorňovadel, snímače počítačů náprav, výstražníky a technologické domky PZS, zabezpečení výhybek, venkovní telefonní objekty VTO, kabelové objekty, žlaby a kabelové trasy.

Během stavebních prací nesmí dojít k poškození těchto technologií.

Požadujeme , aby součástí projektu bylo prověření kolize s kabel. vedením a jeho případné přeložky.

Pokud dojde ke kolizi stávajících technologií ve správě SSZT Brno s plánovanou stranovou a výškovou úpravou kolejí, nutno navrhnout v rámci projektové dokumentace ochranu těchto technologií.

**SZZ v ŽST** Mikulov na Moravě   
Ve stanici Mikulov na Moravě nepředpokládáme změny v rozsahu a způsobu zabezpečení SZZ.   
Změny vyvolané navazujícím ZZ tj. TZZ či PZZ budou zahrnuty ve změně (pravě) adresného SW (ZTP, TPC) na pracovišti RDP Břeclav a pohotovostního výpravčího v DK Mikulov na Moravě.

V případě změny polohy kolejí v obvodu ŽST Mikulov na Moravě při které by mohlo dojít ke změně situování návěstidel (zmenšení osové vzdálenosti od kolejí)by mělo dojít ke změně situování návěstidel. Změna situování návěstidel je možná pouze na základě provedení komisionální prohlídky viditelnosti nově situovaných návěstidel. V případě změny situování návěstidel je nutno nově situovat i počítací body PN.

V případě změny polohy kolejí, která vyvolá změnu tratové rychlosti – zvýšení stávající v obvodu ŽST Mikulov na Moravě je nutno přepočítat přibližovací úsek přejezdu dotčených PZS v obvodu ŽST (tj. PZZ - „M1“ typu PZZ-RE kategorie 3ZBI v km 106,425 (P 7105) a PZS „M2“ typu PZZ-RE kategorie 3ZBI v km 106,595 (P 7106) (na záhlaví traťové koleje ve směru od Sedlec u Mikulova)) a popřípadě upravit ovládání těchto PZS.

* + - 1. **TZZ a PZZ** v přilehlých mezistaničních úsecích

Obecné připomínky:

Požadujeme respektování stávajících technologií zabezpečovacího (TZZ, PZZ) a sdělovacího zařízení a kabelových tras ve správě SSZT Brno, tj. návěstidla včetně upozorňovadel, snímače počítačů náprav, výstražníky a technologické domky PZS, zabezpečení výhybek, venkovní telefonní objekty VTO, kabelové objekty, žlaby a kabelové trasy.

Během stavebních prací nesmí dojít k poškození těchto technologií.

Požadujeme , aby součástí projektu bylo prověření kolize s kabel. vedením a jeho případné přeložky.

Pokud dojde ke kolizi stávajících technologií ve správě SSZT Brno s plánovanou stranovou a výškovou úpravou kolejí, nutno navrhnout v rámci projektové dokumentace ochranu těchto technologií.

Změny vyvolané navazujícím ZZ, tj. TZZ či PZZ budou zahrnuty ve změně (pravě) adresného SW (ZTP, TPC) na pracovišti RDP Břeclav a pohotovostního výpravčího v DK Mikulov na Moravě.

TZZ v mezistaničním úseku Mikulov na Moravě - Novosedly:

V případě změny polohy tratové koleje v mezistaničních úsecích při které by mohlo dojít ke změně situování návěstidel, včetně jejich předvěstí (zmenšení osové vzdálenosti od tratové koleje) by mělo dojít ke změně situování návěstidel. Změna situování návěstidel je možná pouze na základě provedení komisionální prohlídky viditelnosti nově situovaných návěstidel. V případě změny situování návěstidel je nutno nově situovat i počítací body PN.

V případě změny tratové rychlosti – zvýšení stávající v mezistaničním úseku Mikulov na Moravě - Novosedly je nutno upravit ovládání dotčených PZS (tj. „MN1“ v km 111,247 (P 7107), „MN2“ v km 112,390 (P 7108), „MN3“ v km 114,129 (P 7109), „MN4“ v km 116,079 (P 7110), kategorie 3ZBI, PZS–RE).

V případě zvýšení tratové rychlosti v mezistaničním úseku Mikulov na Moravě - Novosedly na 100 km/h bude nutno na přejezdu MN2 v km 112,390 nasadit závory v souladu se směrnicí SŽDC *„Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných“, č.j. 53749/2019-SŽDC-GŘ-O14 ze dne 30.9.2019).*

Stávající typ PZS neumožňuje doplnění závor a bude vybudován nový, obdobného provedení jako sousední PZS.

Přesný počet výstražníků a závor bude upřesněn v rámci Rozhodnutí DÚ o změně a rozsahu zabezpečení.

Pro nově doplněnou výstroj závor bude přednostně využita stávající technologická místnost, jež je součástí služební budovy na z. Březí.

Rozmístění ovládacích bodů pro ovládání PZS bude navrženo na maximální traťovou rychlost. Pokud bude tato rychlost dočasně omezena (např. do doby doplnění ETCS) bude provedeno odložení výstrahy na PZS pro tuto nižší rychlost.

* + - 1. **SZZ v ŽST** Novosedly.

V rámci opravných prací železničního svršku v ŽST Novosedly budou provedeny nejnutnější zásahy do stávajícího zabezpečovacího zařízení. Bude se jednat o možné přesuny návěstidel, úpravy kabelových tras v souvislosti s náhradou stupňových výhybek poměrovými. Bude upraveno přestavovací zařízení výhybek na čelisťové závěry.

* 1. Sdělovací zařízení
     1. Popis stávajícího stavu
        1. V ŽST telefonní zapojovač MIKRO-NZ-10, náhradní tel. zapojovač MIKRO-NZ-8 (Inoma)
     2. Požadavky na nový stav
        1. V ŽST Novosedly bude provedena úprava sdělovacího zařízení tak, aby bylo možné ovládat rozhlas na zastávkách Dobré Pole a Březí.
        2. Na Zastávkách Dobré Pole a Březí požadujeme vybudovat rozhlasové zařízení a informační zařízení pro cestujícíc, orientační majáčky pro nevidomé a slabozraké (OHM). Sdělovací zařízení bude začleněno do DDTS.
  2. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Zastávka Dobré Pole je v současné době napojena na elektrickou energii kabelovou přípojkou NN z rozvodu distributora E.ON. Přípojka NN je zaústěna do oceloplechového rozvaděče RE, kde je fakturační měření odběru elektrické energie a podružná měření ostatních odběrů včetně všech jištění vývodů. Z  rozvaděče jsou napájeny vývody pro PZS, osvětlení a venkovní rozvody, vnitřní instalaci a také pro CPS (bytová jednotka ve stávajícím domku zastávky). Stávající napájení, osvětlení, kabelové rozvody a ostatní zařízení ve správě SEE Brno jsou již dávno za hranicí životnosti.
        2. Zastávka Březí je v současné době napojena na elektrickou energii kabelovou přípojkou NN z rozvodu distributora E.ON. Přípojka NN je vedena přes HDS zaústěna do oceloplechového rozvaděče RE1, kde je fakturační měření odběru elektrické energie a podružná měření ostatních odběratelů včetně všech jištění vývodů. Z  rozvaděče jsou napájeny vývody pro PZS, osvětlení a venkovní rozvody, vnitřní instalaci a také pro CPS (byt.). Stávající napájení, osvětlení, kabelové rozvody a ostatní zařízení ve správě SEE Brno jsou již dávno za hranicí životnosti.
     2. Požadavky na nový stav
        1. V ŽST Novosedly je požadováno doplnění dálkového ovládání pro osvětlení zastávky (Březí, Dobré Pole). Všechny nově instalované výrobky musí mít platný souhlas s použitím výrobku na ŽDC ve vlastnictví státu nebo schválené technické podmínky výrobku, viz. Směrnice SŽDC č. 34.
        2. V zastávce Dobré Pole je požadována kompletní rekonstrukce všech silnoproudých rozvodů a zařízení na základě nové a schválené PD. Na základě energetické náročnosti nových rozvodů a instalovaných zařízení uvedených v PD podat žádost na distributora el. energie E.ON o navýšení odběru el. energie v odběrném místě případně zajištění nové přípojky. Rekonstrukce osvětlení, kabelových rozvodů, realizovat s ohledem na budoucí požadavky drážních technologií a jejich napájení. Nové venkovní osvětlení provést pomocí sklopných stožárů se svítidly LED technologie. Kabelové trasy v kolejišti navrhnout v souladu s předpisem S4 a TNŽ 37 5715. Žádná část kabelového vedení nesmí být blíže jak 2,2m od osy koleje. S ohledem na vybudované technologie adaptovat stávající objekt pro zřízení prostorů s technologiemi SP, nebo zřídit nový. Všechny nově instalované výrobky musí mít platný souhlas s použitím výrobku na ŽDC ve vlastnictví státu nebo schválené technické podmínky výrobku, viz. Směrnice SŽDC č. 34. Technologie SŽDC napojit do systému DDTS s přenosem informací na Elektro dispečink Brno (CDP Přerov), včetně doplnění systému dispečerského řízení o úpravy dotčených HW i SW komponent a zprovoznění přenosových komunikací. Pro případ poruchy ovládání osvětlení v systému DDTS, doplnit záložní ovládání pomocí soumrakového spínače v kombinaci s časovým souborem.
        3. V zastávce Březí je požadována kompletní rekonstrukce všech silnoproudých rozvodů a zařízení na základě nové a schválené PD. Nový el. rozvod silnoproudu a osvětlení koordinovat se  stavbou OŘ a stavbou nové přípojky stavba E.ON, které budou realizovány před touto stavbou. Rekonstrukce osvětlení, kabelových rozvodů, realizovat s ohledem na budoucí požadavky drážních technologií a jejich napájení. Nové venkovní osvětlení provést pomocí sklopných stožárů se svítidly LED technologie. Kabelové trasy v kolejišti navrhnout v souladu s předpisem S4 a TNŽ 37 5715. Žádná část kabelového vedení nesmí být blíže jak 2,2m od osy koleje. S ohledem na vybudované technologie vybudovat nový technologický objekt obsahující, rozvodnu NN pro napájení zařízení SŽ a ovládání osvětlení, nebo adaptovat stávající objekt pro zřízení prostorů s technologiemi. Všechny nově instalované výrobky musí mít platný souhlas s použitím výrobku na ŽDC ve vlastnictví státu nebo schválené technické podmínky výrobku, viz. Směrnice SŽDC č. 34. Technologie SŽDC napojit do systému DDTS s přenosem informací na Elektro dispečink Brno (CDP Přerov) doplnění systému dispečerského řízení o úpravy dotčených HW i SW komponent a zprovoznění přenosových komunikací. Pro případ poruchy ovládání osvětlení v systému DDTS, doplnit záložní ovládání pomocí soumrakového spínače v kombinaci s časovým souborem.
        4. Ve všech zastávkách je požadavek na vybudování EZS a EPS. Informace o stavu systému EZS, EPS ve sledovaném prostoru musí být předávána na pracoviště s trvalou obsluhou (na dispečerské pracoviště SEE, případně do DK v řídící ŽST (CDP Přerov). PD musí obsahovat veškeré demontáže a zajištění napájení a osvětlení po dobu stavby včetně přechodných stavů, přeložek a zařízení stavby. Součástí PD a dodávky stavby musí být i geodetická činnost (zaměření a geodetická dokumentace stavby) a dodání kompletní opravené dokumentace UTZ dle skutečného provedení, včetně všech dokumentů nutných pro provozování zařízení UTZ, protokoly UTZ, PZ UTZ, RZ a ostatní dle vyhl.100/95 Sb. a zákonu o drahách v platném znění. UTZ, PZ UTZ, RZ a ostatní dle vyhl.100/95 Sb. a zákonu o drahách v platném znění.
  3. Železniční svršek a spodek
     1. Popis stávajícího stavu
        1. V mezistaničním úseku Mikulov na Moravě – Novosedly je železniční svršek tvořen kolejovým roštem z kolejnic S49, pražců PB2 s žebrovými podkladnicemi a upevňovacími komplety ŽS3. Rozdělení pražců „c“. Kolejové lože je průběžné ze štěrku fr. 31,5/63. Kolej je svařena do bezstykové koleje. Poslední celková oprava koleje proběhla v roce 1981. Trať se nachází převážně v přímé a ve směrových obloucích o poloměrech nad 1505 m, před ŽST Novosedly je směrový oblouk o poloměru 470 m. Trať převážně klesá do Novosedel sklonem do 10‰. Těleso dráhy se nachází v relativně mělkých zářezech nebo nízkých náspech (do výšky 5 m). Podél trati je vesměs nefunkční zasypané povrchové odvodnění. Na zářezových svazích se nachází výzisk kolejového lože z dřívějšího strojního čištění. Železniční spodek v některých místech vykazuje poruchy. Jedná se o km 109,8 – 110,3; 112,9 – 113,1; 113,8 – 114,300; 115,0 – 115,2.
        2. V ŽST Novosedly je železniční svršek tvořen převážně kolejovým roštem na betonových pražcích SB8 a PB2 s kolejnicemi S49 s žebrovými podkladnicemi a upeňěním s komplety ŽS3 a ŽS4. Výhybky jsou převážně stupňové tvaru T na dřevěných pražcích. Závěry jsou hákové a výhybky ručně stavěné. Kolejové lože tvoří štěrk frakce 31,5/63. Kolejové lože je znečištěné jemnými částicemi. Železniční spodek je málo únosný v celé ŽST.
     2. Požadavky na nový stav
        1. V mezistaničním úseku požadujeme provést kompletní výměnu kolejového roštu, který budou tvořit kolejnicové pásy 49E1 délky min. 75 m svařené do bezstykové koleje, betonové pražce s bezpodkladnicovým upevněním a hmotností minimálně 300 kg. Kolejové lože bude vyměněno. V celém úseku bude navržen postup pro geotechnický průzkum, který bude zpracován v další části projektu. Také bude navržen postup pro odběr vzorků pro stanovení kontaminace kolejového lože. Bude provedena reprofilace povrchového odvodnění přibližně následovně:
* Km 108,0 – 109,1: příkopy po obou stranách
* Km 109,5 – 110,1: příkopy po obou stranách
* Km 110,7 – 111,150: příkopy po obou stranách
* Km 113,3 – 113,5: odhrnout navážky do boku a reprofilovat příkopy po obou stranách
* Km 113,5 – 114,050: příkopy po obou stranách
* Km 116,4 – 117,1: příkop po obou stranách

Pro snížení objemu odtěžované zeminy je možné provést rovnaniny z vyzískaných betonových pražců. V místě poruch železničního spodku bude stanoven postup pro geotechnický průzkum, který bude zpracován v dalším stupni projektu. Následně na tomto základu bude navržena sanace. V místech, kde se neprojevují poruchy železničního spodku, bude navržen postup pro provedení geotechnického průzkumu pro zjištění únosnosti zemní pláně. Ta musí vyhovovat pro výhledovou rychlost 120 km/h a traťovou třídu zatížení D4.

* + - 1. V ŽST Novosedly bude provedena oprava výhybek v hlavní koleji č. 1 jejich výměnou za nové výhybky poměrové tvaru S49 na dřevěných pražcích. V předjízdných kolejích budou výhybky nahrazeny regenerovanými výhybkami S49 na dřevěných pražcích v nejnutnějším rozsahu (vyvolané posuny výhybek v hlavní koleji). Bude provedena oprava 1. staniční koleje, kde dojde k výměně kolejového lože, vložení nového kolejového roštu s betonovými pražci s bezpodkladnicovým upevněním a hmotností minimálně 300 kg a kolejnic 49 E1. Bude opraveno úrovňové nástupiště u koleje č. 1 v požadované délce, konstrukce bude typu SUDOP s konzolovými deskami. Budou opraveny přechody na nástupiště. Bude navrženo směrové řešení kolejí na zhlavích, které bude respektovat nové typy vkládaných výhybek. Musí být prověřena případná kolize posunutých os kolejí vůči překážkám (návěstidla, stožáry osvětlení, aj.). Pod výhybkami bude navržena jednoduchá sanace zemní pláně.
  1. Nástupiště
     1. Popis stávajícího stavu
        1. V zastávce Březí se nachází jednostranné vnější nástupiště délky 123 m s nástupní hranou ve výšce 200 mm nad TK. Přístup na nástupiště je z přilehlé komunikace a není bezbariérový. Konstrukce nástupiště má zpevněnou hranu z obrubníků TISCHER.
        2. V zastávce Dobré Pole se nachází jednostranné vnější nástupiště délky 115 m s nástupní hranou ve výšce 300 mm nad TK. Přístup na nástupiště je z přilehlé komunikace a není bezbariérový. Konstrukce nástupiště je typu SUDOP s konzolovými deskami K150.
        3. V ŽST Novosedly jsou dvě úrovňová nástupiště. U koleje č. 1 v délce 200 m a výškou nástupní hrany 250 mm nad TK. U koleje č. 2 v délce 156 m a výškou nástupní hrany 200 mm nad TK. Nástupiště jsou bezbariérově nepřístupná. Konstrukce nástupišť je sypaná se zpevněnou nástupní hranou tvárnicemi TISCHER.
     2. Požadavky na nový stav
        1. V zastávce Březí bude provedena celková oprava nástupiště v délce požadované dopravní technologií. Výška nástupní hrany se zvýší na 550 mm nad TK. Bude zajištěn bezbariérový přístup na nástupiště od přilehlého železničního přejezdu. Poloha nástupiště bude přiblížena k přejezdu.
        2. V zastávce Dobré Pole bude provedena celková oprava nástupiště v délce požadované dopravní technologií. Výška nástupní hrany se zvýší na 550 mm nad TK. Bude zajištěn bezbariérový přístup na nástupiště od přilehlého železničního přejezdu. Poloha nástupiště bude přesunuta na opačnou stranu koleje, tedy blíže k obci. Budou respektovány stávající pozemkové hranice.
        3. V ŽST Novosedly bude provedena oprava nástupiště u koleje č. 1 v délce požadované dopravní technologií. Výška nástupiště bude zachována. Konstrukce bude typu SUDOP s konzolovými deskami.
  2. Železniční přejezdy
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Železniční přejezd v km 111,247 P7107:
* Délka přejezdu 5 m
* Šířka přejezdu 6 m
* Úhel křížení 85 °
* Komunikace účelová
* Konstrukce přejezdu vnější strana živičná konstrukce s panely, uvnitř koleje panely Strail
  + - 1. Železniční přejezd v km 112,390 P7108:
* Délka přejezdu 6,5 m
* Šířka přejezdu 4,5 m
* Úhel křížení 85 °
* Komunikace účelová
* Konstrukce přejezdu betonové panely Intermont
  + - 1. Železniční přejezd v km 114,129 P7109:
* Délka přejezdu 5,1 m
* Šířka přejezdu 6 m
* Úhel křížení 80 °
* Komunikace účelová
* Konstrukce přejezdu betonové panely Intermont
  + - 1. Železniční přejezd v km 116,079 P7110:
* Délka přejezdu 7,1 m
* Šířka přejezdu 5,6 m
* Úhel křížení 135 °
* Komunikace účelová
* Konstrukce přejezdu betonové panely Otovice
  + - 1. Železniční přejezd v km 117,172 P7111:
* Délka přejezdu 8,71 m
* Šířka přejezdu 9,76 m
* Úhel křížení 35 °
* Komunikace silnice III/4144
* Konstrukce přejezdu betonové panely Intermont
  + 1. Požadavky na nový stav
       1. Na všech dotčených železničních přejezdech bude provedena nová přejezdová konstrukce z pryžových panelů se závěrnými zídkami. Konstrukce bude zajištěna proti posunu. Bude provedena oprava odvodnění komunikace před přejezdy např. vložením příčných odvodňovacích žlabů. Železniční spodek bude zahrnovat zřízení ZKPP.
  1. Mosty, propustky, zdi
     1. Popis stávajícího stavu
        1. V dotčeném úseku trati se nachází 4 žel. mosty (ev. km 110,362; km 111,292; km 112,868 a km 115,356), z nichž jeden je klenbový z roku 1897 o světlosti 2,9 m a zbylé tři tvoří železobetonové desky o světlosti 3,8 m. Nosné konstrukce deskových mostů jsou z roku 1958 na adaptovaných původních opěrách. Do deskové mosty jsou úzké a mají nedostatečnou tloušťku štěrkového lože.
        2. Dále se zde nachází 7 žel. propustků ve vlastnictví a správě Správy železnic (ev. km 109,189; km 111,716; km 112,350; km 114,728; km 116,065; km 116,383 a km 117,678). Všechny propustky jsou trubní, kromě propustku ev km 109,189 TÚ 2081, který je ze zabetonovaných kolejnic.
        3. Vodárenský dvojotvorový (trubní) objekt v km 109,053 není součástí železniční infrastruktury, jedná se o součást vodohospodářské stavby Závlahový kanál Brod nad Dyjí – Včelínek – Nový rybník - (Valtice)
     2. Požadavky na nový stav
        1. Klenbový most v km 110,362 požadujeme přestavět na nový (předpokládáme rámový) most. V případě, že by z hlediska hydrotechnického výpočtu byl dostatečný propustek, pak preferujeme přestavbu na rámový propustek. U zbylých tří mostů požadujeme provést přepočet zatížitelnosti a přechodnosti. V případě vyhovujících parametrů (viz dále) požadujeme mosty rozšířit na VMP dle ČSN 73 6201 (předpoklad nových římsových nosníků se zábradlím a s případnými kabelovými chráničkami). Dále by se provedla nová izolace a celková sanace zdiva mostů. V případě, že by parametry po přepočtu nebyly vyhovující, navrhujeme přestavbu mostů. Vzhledem k celkovému stáři mostů a náročnosti nutných úprav však preferujeme celkovou přestavbu mostů, ve výsledku ji považujeme za finančně efektivnější.
        2. U všech propustků ve vlastnictví a správě Správy železnic požadujeme jejich přestavbu na nové trubní propustky. Vnitřní průměr trub požadujeme min. 0,80 m, pokud to místní podmínky dovolí. U všech propustků požadujeme i prověření jejich potřebnosti z hlediska hydrologického.
        3. U všech mostních objektů musí být prokázána přechodnost traťové třídy D4/120 a D2/160.
        4. Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 3. třídy tratí, klasifikační součinitel dle ČSN EN 1991-2/Z4 je α=1,10.
  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 podle závěrů hlukové studie a v souladu s platnými právními předpisy [krom jiných i Vyhl. 268/2009 Sb. (§14, odst2.; §26, odst.7)] a podobně.
     2. Stávající cizí sítě a zařízení uložené na dráze a v jejím ochranném pásmu budou upravovány a jejich úpravy (přeložky) financovány jen v souladu s podmínkami stanovenými, při povolení staveb těchto sítí a zařízení. Doklady o projednání a povolení je třeba od správců a vlastníků sítí a zřízení vyžadovat.
  3. Pozemní stavební objekty
     1. Popis stávajícího stavu
        1. **BŘEZÍ - budova zastávky** v km 112,444 vedena pod IC5000182042, na stpč. 471 k.ú. Březí u Mikulova včetně příslušenství (vodovodní přípojka, dešťová a splašková kanalizace, dvě jímky na splašky. Stávající využití je pouze nájemcem bytové části, bývalá dopravní kancelář a čekárna jsou uzavřeny bez využití. Jedná se o přízemní objekt se sedlovou střechou a částečným podsklepením. Objekt Je členěn na bytovou část a část pro dopravu, dopravní kancelář (nevyužito). Budova je z roku 1890 plus pozdější úpravy a přístavby. V objektu se mohou nacházet rozvody silnoproudu a slaboproudu ve správě SEE.
        2. **BŘEZÍ - objekt RZZ** v km 112,408 vedený pod IC5000182302, prádelna (bývalé skladiště), na stpč. 385 k.ú. Březí u Mikulova včetně příslušenství na okolních pozemcích (vodovodní přípojka z budovy zastávky, oplocení dvorku, hospodářský domek/kůlna,…). V objektu se nachází stávající čekací prostor pro cestující veřejnost, prostor skladu a prádelny (pronájem) a technologická místnost pro zab.zař. přejezdu. V objektu se nachází rozvody, technologie a zařízení silnoproudu a slaboproudu ve správě SEE, SSZT. Jedná se o přízemní objekt se sedlovou střechou a částečným podsklepením (pod částí technologie SSZT). Objekt je členěn na prostor pro technologii, komerční prostor a prostor pro cestující veřejnost. Budova je z roku 1890 plus pozdější úpravy a přístavby.
        3. V železniční zastávce Březí v roce 2021 proběhnou opravné práce SPS pod názvem „Březí, budova RZZ - celková oprava budovy“ projednávaná akce v systému ISPD, připravovaná správou SPS, zpracovatel projektu PROJEKT 505, spol. s r.o., nutná koordinace přípravy. Touto akcí bude realizována úprava objektu RZZ, oprav zpevněných ploch s napojením na stávající nástupiště, vybudování nového přístřešku pro cestující veřejnost, odstranění hospodářské budovy a úprava plochy bývalého dvorku za objektem RZZ,… více dle projednávané PD.
        4. **DOBRÉ POLE – čekárna** v km 114,161 vedena pod IC5000182008, strážní domek č. 22 , na stpč 180 k.ú. Dobré Pole včetně příslušenství na okolních pozemcích (vodovodní přípojka včetně vodoměrné šachty, jímka, hospodářská budova, oplocení,…) Na objektu je umístěn rozvaděč/technologie pro ovládání osvětlení nástupiště. Jedná se o přízemní objekt s valbovou střechou a částečným podsklepením. Členění objektu je na bytovou část, prostor přístřešku pro cestující veřejnost (nika objektu), čekárnu a veřejné WC - nefunkční. Budova je z roku 1890 plus pozdější úpravy a přístavby. Na objektu je umístěn označovač jízdenek IDS JMK.
        5. **NOVOSEDLY - releový domek** v km 117,245 veden pod IC5000182012 na stpč. 864 k.ú. Novosedly. Jednopatrový technologický domek s plochou střechou. V rámci stavby Revitalizace Břeclav - Znojmo došlo k částečné opravě. Využití - umístění technologie zab.zař.
        6. **NOVOSEDLY - sklep** v km 117,503 vedený pod IC6000386659 na stpč.653, k.ú. Novosedly vícekomorový zemní sklep
        7. **NOVOSEDLY - stavědlo** č.1 v km 117,195 vedeno pod IC5000182226 na stpč. 863, k.ú. Novosedly. Přízemní nepodsklepený objekt sloužící pro dopravu se stanovou střechou tvořený jednou místností. Příslušenství je vodovodní přípojka a dále k němu slouží mobilní WC umístěné vedle objektu. V objektu se nachází rozvody silnoproudu a slaboproudu včetně technologie pro dopravu.
        8. **NOVOSEDLY - strážní domek č.24** v km 117,187 vedený pod IC5000181951 na stpč. 650, k.ú. Novosedly. Přízemní objekt se sedlovou střechou vč. příslušenství na okolních pozemcích. Objekt je napojen vodovodní přípojkou a odkanalizován do jímky. Připojen na rozvody elektro.
        9. **NOVOSEDLY - strážní domek č.24a** v km 117,225 vedený pod IC5000181952 s příslušenstvím, na stpč. 649, kú. Novosedly. Přízemní objekt se sedlovou střechou vč. příslušenství na okolních pozemcích. Objekt je napojen vodovodní přípojkou a na kanalizaci obce. Připojen na rozvody elektro.
        10. **NOVOSEDLY - veřejné WC** v km 117,429 vedené pod IC6000386699 na stpč. 865 k.ú. Novosedly. Přízemní objekt s valbovou střechou a příslušenstvím (jímka na splaškové vody), odpojen od vody, v současné době nevyužíván ke svému účelu. Do objektu jsou přivedeny rozvody elektro.
        11. **NOVOSEDLY - vodárna, sklad** v km 117,475 vedený pod IC5000182018/k demolici/ na stpč.988, k.ú. Novosedly vertikální stavba vybudována za účelem jímání a rozvodu vody v dané žst. s plochou střechou. Kombinace ŽB a zdiva. Objet je dlouhodobě nevyužíván, určený k demolici. Objekt je napojen na nevyužívané rozvody potrubí v žst. (v žst. jsou dnes nefunkční bývalé rozvody vody vč. šachet, revizních vstupů, a podobně).
        12. **NOVOSEDLY - výpravní budova**, restaurace v km 117,484 vedena pod IC6000384444 na stpč. 651, k.ú. Novosedly. Patrový objekt se sedlovou střechou a částečným podsklepením včetně příslušenství na okolních pozemcích. Objekt je napojen na obecní vodovod, kanalizaci, plyn. Objekt je členěn 1.NP na prostor pro dopravu včetně dopravní kanceláře, umístění technologie, komerční prostor (bývalá restaurace), prostor pro cestující veřejnost (čekárna), bytovou jednotku a společné prostory. 2.NP je umístěna pouze bytová jednotka.
        13. Aktuálně se připravuje stavební počin SPS Brno - opravné práce na výpravní budově. Připravovaná oprava je založena jako „Novosedly ON - oprava“, předpokládaný termín realizace r. 2021-23. Projednávaná akce v systému ISPD. Nutná koordinace přípravy a následné realizace. Touto akcí bude realizována optimalizace objektu, úpravy a opravy vnitřních rozvodů, oprava fasády, apod.…, více dle projednávané PD Novosedly ON – oprava.
     2. Požadavky na nový stav
        1. **BŘEZÍ - budova zastávky,** na stpč. 471 k.ú. Březí u Mikulova - bez stavebního zásahu, vymístění případné stávající technologie či kabelových rozvodů, pro jednodušší nakládání se zbytným objektem.
        2. **BŘEZÍ – objekt RZZ,** prádelna (bývalé skladiště) - bez stavebního zásahu, pouze v případě úpravy technologie přejezdu nebo ovládacího zařízení pro osvětlení zastávky a silnoproudých rozvodů. V případě vymístění technologie přejezdu a zařízení z objektu bude vhodné tento objekt odstranit.
        3. Požadujeme provést návaznost nově budovaných zpevněných ploch, zejména od budoucího objektu přístřešku (stavební počin SPS) pro cestující veřejnost. Nutno dodržet ustanovení Vyhlášky MMR ČR č.398/2009 Sb.
        4. **DOBRÉ POLE - čekárna**, strážní domek č. 22 - bez stavebního zásahu, vhodné zajistit vymístění technologie elektro sloužící k ovládání a napájení osvětlení nástupiště pro jednodušší nakládání se zbytným objektem - do objektu neumisťovat žádnou novou technologii, předpoklad demolice tohoto objektu!
        5. Na zastávce Dobré pole požadujeme vybudovat nový přístřešek pro cestující a přístupový chodník k čekárně ve stávajícím objektu zastávky. Požadujeme odstranit stávající nevyužívanou studnu umístěnou u budovy zastávky v blízkosti nástupiště a to z důvodu její nepotřebnosti a zejména bezpečnosti a budoucí údržbě a zajištění proti pádu do ní, či propadnutí.
        6. **NOVOSEDLY - releový domek** (km 117,245) - bez stavebního zásahu, v případě vymístění technologie požadujeme odstranění objektu.
        7. **NOVOSEDLY – sklep** - bez stavebního zásahu, bez umístění technologie. Objekt bude pravděpodobně odstraněn v rámci opravných prací SPS (Novosedly ON - oprava).
        8. **NOVOSEDLY - stavědlo č.1** - bez stavebního zásahu, ale v případě, že se objekt stane nevyužívaným pro dopravu po vybudování nového zab. zař. v žst. Novosedly, požadujeme odstranění objektu vč. příslušenství.
        9. **NOVOSEDLY - strážní domek č.24**, 1 BJ - bez stavebního zásahu, bez umístění technologie
        10. **NOVOSEDLY - strážní domek č.24a** s příslušenstvím, 1 BJ - bez stavebního zásahu, bez umístění technologie
        11. **NOVOSEDLY - veřejné WC** bez stavebního zásahu, bez umístění technologie. Objekt bude pravděpodobně odstraněn v rámci opravných prací SPS (Novosedly ON - oprava).
        12. **NOVOSEDLY - vodárna, sklad** /k demolici/ - požadujeme odstranění objektu včetně příslušných šachet a revizních vstupů bývalého rozvodu vody. Odstranění objektu je vhodné při realizaci takovéto stavební akce proto, že bude zajištěn přístup od kolejí a možnost odstranit objekt, ke kterému není žádná přístupová cesta. Objekt tvoří železobetonová konstrukce v kombinaci se zdivem a monolitickou ŽB nádrží na vodu.
        13. **NOVOSEDLY - výpravní budova**, restaurace, BJ - po provedené opravě objektu připravovanou akcí SPS nebude možné doplnit technologie do objektu NB, pouze obměnou zařízení do stávající DK nebo technologické místnosti. Při realizaci požadujeme zajistit plynulou návaznost na zpevněné plochy okolo NB - bezbariérovost dle Vyhlášky MMR ČR č.398/2009 Sb. jako prostor pro cestující veřejnost.
        14. Všeobecně požadujeme: Součástí nových

Součástí nových nástupišť musí být také vybavení mobiliářem (lavičky, koše na tříděný odpad, boxy na posypový materiál, informační tabule na jízdní řády, apod.) v souladu s pokynem SŽDC PO-20/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář č.j. 62741/2019-SŽDC-GŘ-O23.

Orientační a informační systém požadujeme řešit u dotčené stanice Novosedly a zastávek Březí a Dobré Pole v souladu se Směrnicí č. 118 (Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách) a Grafickým manuálem jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic.

Nový orientační systém požadujeme v objektové skladbě PD uvádět jako samostatné SO (stavební objekt).

V maximální možné míře využít odolné materiály nepodléhající vandalismu.

V případě, že dojde k realizaci nově zřizovaných objektů sloužících pro potřeby zajištění provozuschopnosti dráhy, je nutné řešit již v projektové přípravě způsob jejich zabezpečení a navrhovat tyto objekty dle Pokynu SŽ PO-10/2020-GŘ – Malé technologické objekty.

1. SPECIFICKÉ POŽADAVKY
   * 1. Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:

* Předpoklad stavby je v roce 2022
  + 1. Záměr projektu včetně návrhu geotechnického průzkumu a zjednodušeného projektu opravy zhlaví (prostorové prověření v situaci)v ŽST Novosedly budou odevzdány 4 x v tištěné formě a 4 x v digitální formě (z toho 1x v otevřené verzi).

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 dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
     2. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým dokumentům a vnitřním předpisům na svých webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“ (https://www.szdc.cz/o-nas/vnitrni-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy)

Pokud je dokument nebo vnitřní předpis veřejně dostupný je umožněno jeho stažení. Ostatní dokumenty a vnitřní předpisy jsou poskytovány v souladu s právními předpisy na základě podané žádosti na níže uvedených kontaktech:

Správa železnic, státní organizace

Centrum telematiky a diagnostiky

**Oddělení dokumentace a distribuce tiskových materiálů**

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

nebo e-mail: typdok@tudc.cz

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

Ceníky: https://typdok.tudc.cz/