

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

PROJEKT STAVBY

„Dokončení I. Žel. koridoru v trat'. Úseku Lanžhot (ČR) – Kúty (SR)“

Datum vydání: 10.07.2017



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

OBSAH

OBSAH	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1. ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.2. UMÍSTĚNÍ STAVBY.....	3
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	3
2.1. PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE.....	3
2.2. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTACE	3
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	3
4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA	4
4.1. VŠEOBECNĚ.....	4
4.2. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	4
4.3. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	5
4.4. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	5
4.5. OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	6
4.6. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY.....	6
4.7. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	8
4.8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	8
4.9. GEODETICKÁ DOKUMENTACE	8
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	8
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	9

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Účel a rozsah předmětu díla

- 1.1.1. Předmětem díla je Projekt stavby „Dokončení I. Žel. koridoru v trať. Úseku Lanžhot (ČR) – (Kúty)“ jejímž cílem je rekonstrukce stavbou dotčeného traťového úseku Lanžhot (ČR) – Kúty (SR). Rekonstrukcí dojde k uvedení úseku do stavebnětechnického a provozního stavu, který bude minimálně vyhovovat parametrům stanoveným Mezinárodní železniční unií (traťová rychlost 160 km/h pro soupravy s výkyvnými skříněmi, prostorová průchodnost ložné míry UIC GC, třídy zatížení D4) a evropským dohodám AGC a AGTC.
- 1.1.2. Rozsah díla „Dokončení I. Žel. koridoru v trať. Úseku Lanžhot (ČR) – (Kúty)“ je zpracování Projektu stavby včetně výkazů výměr, veřejnoprávního projednání, všech podkladů k vydání stavebního povolení, včetně dokladů potřebných pro zahájení realizace stavby (případných změn), včetně zpracování dokumentů koordinátora BOZP pro stavby železnice dle zákona č. 309/2006 Sb. a včetně výkon autorského dozoru projektanta při realizaci stavby. Rozsah jednotlivých SO a PS je uveden v Přípravné dokumentaci, která je součástí výchozích podkladů pro zpracování Projektu stavby.

1.2. Umístění stavby

- 1.2.1. Stavba bude probíhat na trati Břeclav – st. hranice ČR/SR
Katastrální území: Lanžhot [679119]
Obec: Lanžhot
Kraj: Jihomoravský
Staničení: km 9,743 120 – km 9,823 000 výběh směrové a výškové úpravy koleje;
km 9,823 000 – km 11,359 000 rekonstrukce koleje;
Traťový úsek: 2801 Břeclav (mimo) - Lanžhot st.hr.
Definiční úsek: 04 Lanžhot - Lanžhot st.hr.
Šírá trať / staniční obvod: širá trať
Počet kolejí:
- stávající stav: kolej č. 1, kolej č. 2
- nový stav: kolej č. 1, kolej č. 2
Rychlost:
- stávající stav: km 9,823 000 – km 11,359 000: 120 km/hod v obou směrech
- nový stav: km 9,823 000 – km 11,359 000: 160 km/hod v obou směrech

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1. Přípravná dokumentace

- 2.1.1. Přípravná dokumentace “Dokončení I. Žel. koridoru v trať. Úseku Lanžhot (ČR) – (Kúty)“, zpracovatel EXprojekt s.r.o., Kounicova 688 / 26, 602 00 Brno, datum 02/2017

2.2. Související dokumentace

- 2.2.1. Posuzovací protokol PD SŽDC čj: 12382/2017 ze dne 23.5.2017
2.2.2. Schvalovací protokol PD SŽDC čj: 22144/2017-SŽDC-GŘ-O6-HOR ze dne 29.5.2017
2.2.3. Územní rozhodnutí č.j.: MUBR 32883/2017 ze dne 14.6.2017

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizaci, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.
- 3.1.2. Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
Tato stavba vychází z Memoranda uzavřeného mezi Ministerstvem dopravy, výstavby a regionálního rozvoje SR a MD ČR ze dne 11. 2. 2016 s cílem zvýšit traťovou rychlost v úseku Lanžhot – Brodské na 160 km/h pro zkrácení jízdní doby mezi Prahou a Bratislavou. Název související stavby ŽSR je

„Modernizace železniční tratě Kúty – st. hranice SR/ČR“. Uvedené stavby je nutné vzájemně koordinovat.

4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Projekt stavby bude zpracován dle schváleného Záměru projektu a Přípravné dokumentace.
- 4.1.2. Zhotovitel díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části Přípravné dokumentace stavby a související dokumentace a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.3. Zhotovitel provede pro zařídění a nakládání s odpady vzorkování kolejového lože z důvodu jeho možné kontaminace. Postupováno bude v souladu s doporučeným postupem, který je uveden v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí „Metodický návod odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi“, který byl zveřejněn ve Věstníku MŽP 2008/03. Jeden reprezentativní vzorek představuje směsný vzorek minimálně ze tří sond. Pokud se bude v úseku dráhy, pro kterou je zpracováván Projekt, nacházet železniční stanice, dopravná nebo jiné obdobné drážní zařízení, bude při vzorkování kolejového lože provedeno místní šetření za účasti zástupců Objednatele, správce dotčeného TÚ – DÚ a Zhotovitele a bude určen rozsah kontaminovaných úseků a určen rozsah odběru vzorků i s ohledem možného šíření kontaminace do okolí. Vzorky budou v takovém případě odebrány ze všech kolejí dotčených stavbou, dále v místech zvýšené možnosti kontaminace jako jsou místa pravidelného zastavování vlaků, odstavování hnacích vozidel, stání vozidel před návěstidly, výhybek a jejich okolí a jiných obdobných místech. Ve všech případech odběru vzorků bude provedena fotodokumentace, lokalizace odběrů vzorků formou mapového zákresu s uvedením kilometráže a souřadnic GPS.

4.2. Zabezpečovací zařízení

- 4.2.1. V rámci stavby „Optimalizace traťového úseku Břeclav - st. hranice ČR/SR“⁴ byl ve stavědlové ústředně žst. Lanžhot naistalován automatický blok ABE-1 a kolejové obvody KOA pro zabezpečení mezistaničního úseku Kúty - Lanžhot (část k dělicímu bodu na území ČR). Jelikož nebyla dobudována zbývající část autobloku na slovenské straně, nebylo toto TZZ nikdy aktivováno a v současné době není ani v činnosti. V současnosti je v činnosti TZZ AB3/74.
Navrhovaným řešením je zachovat již vybudovaný autoblok ABE-1 s tím, že zhotovitel provede nutnou repasi, modernizaci a rekonstrukci dílů tak, aby bylo možné toto zařízení uvést do provozu. Zachování a aktivace ABE-1 je výchozím podkladem pro dobudování TZZ na slovenské straně.
Z důvodu velké vzdálenosti mezi stavědlovou ústřednou v žst. Kúty a dělicím bodem autobloku bude potřeba na slovenské straně zřídit mezilehlý objekt. Jako příhodné umístění se jeví budova na zastávce Brodské. Tento návrh byl projednán na poradě se zástupci ředitelství ŽSR.
Rozdělení celého traťového zabezpečovacího zařízení bude v km 10,885. Na české straně budou dva oddíly, na slovenské straně bude 5 oddílů.
Pro kontrolu volnosti kolejí se využijí kolejové obvody KOA, u kterých je situace obdobná jako u zařízení ABE-1. Závislosti autobloku budou přenášeny po optickém kabelu. Vzhledem k tomu, že stanice Lanžhot s přilehlými mezistaničními úseky je dálkově ovládána z CDP Přerov, je nutné zajistit aktualizaci softw i na CDP Přerov.
Na trati je v provozu systém ERTMS/ETCS L2. V rámci stavby budou přemístěny balízy (venkovní prvky ETCS) umístěné v kolejišti. S ohledem na nové polohy vnějších prvků a zvýšení traťové rychlosti je třeba upravit software radioblokové centrály (RBC) v žst. Lanžhot a na CDP v Přerově.
Pro nový autoblok byla v roce instalace připravena i venkovní kabelizace včetně kabelových objektů. Vzhledem k tomu, že u některých kabelů nelze zjistit jejich technický stav a některé z kabelů jsou využity pro systém DOZ a ETCS a je nutné tyto systémy zachovat v provozu i během stavebních postupů, bylo dohodnuto, že pro autoblok se zřídí nová kabelizace. Kabelové objekty, vzhledem k jejich technickému stavu budou nahrazeny za nové. Kabely budou navrženy typu ZE (stíněné) z důvodu ochrany zabezpečovacích vedení a zařízení před nebezpečnými, rušivými a korozivními vlivy elektrické trakce 25 kV, 50 Hz.

Přejezd v km 9.990 bude zabezpečen novým zabezpečovacím zařízením elektronického typu. Bude se jednat o kategorii PZS 3ZB1 s celými závory a pozitivní signalizací. Zařízení bude umístěné v novém prefabrikovaném reléovém domku, který bude situován v blízkosti přejezdu. Závislosti přejezdu budou do ŽST Lanžhot přenášeny po metalickém vedení. Napájení přejezdu bude ze staničního zdroje (UNZ) v Lanžhotu.

4.3. Sdělovací zařízení

- 4.3.1. V rámci stavby bude realizován nový traťový metalický kabel v mezistaničním traťovém úseku žst. Lanžhot - st. hr. ČR/SR. Současně s novým traťovým kabelem EZE 15XN0.8 budou položeny dvě HDPE trubky (provozní a rezervní), přičemž do provozní bude zafouknut nový 48vl. diagnostický optický kabel SZDC. V úseku žst. Lanžhot, VB - km 9,823 je kabelová trasa vedena v trase původní kabelové trasy, jež byla realizovaná v rámci předchozí stavby „Optimalizace traťového úseku Břeclav - st. hranice ČR/SR“, přičemž původní kabelizace bude nahrazena nově pokládanou kabelizací. Ve zbývajících částech bude realizována nová hlavní kabelová trasa, která bude společná pro kabely sdělovacího, zabezpečovacího a silnoproudého zařízení. Na straně žst. Lanžhot bude nová traťová kabelizace ukončena ve stávající sdělovací místnosti ve výpravní budově, na straně státní hranice ČR/SR bude kabelizace ukončena v nové kabelové skříni instalované na české straně státní hranice.

Z nového traťového kabelu bude proveden výpich potřebných čtyřek do RD u přejezdu v ev. km 9,990. Pro připojení indikátoru do technologické datové sítě bude dále do hlavní kabelové trasy přiložena ještě jedna HDPE trubka v úseku od TD IHL v žkm 9,708 až do kabelové skříně KS na státní hranici, další HDPE trubka bude dále přiložena mezi kabelovou skříň na státní hranici a přístrojovou skříň stávající BTS 274 Hraniční most. Do těchto HDPE trubek bude instalován nový 12vl. přípojný optický kabel. Pro možnost zajištění přenosů pro potřeby nově budovaného DŘT bude dále položen metalický kabel 20XN0,6 mezi výpravní budovu a rozvodnu NN v žst. Lanžhot. Zprovozňované traťové okruhy budou osazeny translatory. Na nových optických kabelech budou v blízkostech mostních objektů ponechány v podzemních kabelových komorách nezbytné délkové rezervy.

Dále bude v rámci stavby do stávající přístrojové skříně BTS 274 Hraniční most instalován nový přenosový uzel SDH STM-1, přičemž na slovenské straně by byl v žst. Kúty v rámci souběžné stavby slovenské strany instalován taktéž nový SDH STM-1 uzel. Nově instalovaným přenosovým uzlem je zajištěna dostatečná přenosová kapacita mezi infrastrukturou České a slovenské strany pro veškeré potřeby železničního provozu (telekomunikační, zabezpečovací přenosy,...).

Po dokončení instalace nového přenosového uzlu bude dále zrušen stávající metalický trakt EI, který je v současné době v provozu po stávajícím dálkovém kabelu DK 44 mezi žst. Břeclav a žst. Kúty. Příslušné modemy vč. související technologie budou v obou koncových stanicích zdemontovány.

4.4. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.4.1. Silnoproudá technologie včetně DŘT

V současné době je na elektrodispečinku v Brně v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí. Z hlediska řízení zde rozlišujeme subsystém přenosu dat a vlastní řídicí počítačový systém.

Cílem projektové dokumentace dispečerské řídicí techniky /DŘT/ je přezbrojení a doplnění stávajícího rozvaděče /RDRT-RTU232 na RTU560/ pro ústřední ovládání doplněné technologie v žst. Lanžhot. Zařízení je v systému řízení určeno pro sběr signálů, ovládání silnoproudých zařízení, měření a dálkovou diagnostiku stavu. Ústředně ovládaná technologie: DOÚO, R6kV, UNZ, RNN - RH.I, RU apod. Stávající komunikace s ED Brno (DK44 čt.č.31 /K1,2) bude přepojena na jednotnou přenosovou síť - 1x datový izolovaný ETHERNET kanál, komunikační protokol dle IEC 60870-5-104.

Na straně řídicího systému na ED Brno Maloměřice je řešeno začlenění datových ethernetových přenosů žst. Lanžhot do stávajícího řídicího systému RTis. Součástí dodávky je oživení a nastavení ethernetových přenosových sítí směrem k technologickému objektu.

V rámci programového vybavení řídicího systému je řešeno rozšíření, úprava a parametrizace programového vybavení řídicího systému, implementace datových a technologických struktur modelu

řízené soustavy, databáze globální vizualizace a vytvoření uživatelského presentačního zobrazení a presentačních formulářů.

4.4.2. Trakční vedení

V rámci stavby je navržena celková rekonstrukce trakčního vedení (nové vodiče, izolátory, odpojovače, svodiče přepětí, ukolejnění a trakční podpěry) v návaznosti na rekonstrukci žel. svršku a spodku v trať. úseku. Rekonstrukce trakčního vedení bude navržena pro traťovou rychlost a bude navazovat na již zrealizovanou stavbu „Optimalizace traťového úseku Břeclav - st. hranice ČR/SR“. Pro návrh TV bude použita typová sestava „S - 25kV 50Hz“ s účinností od roku 1993 včetně doplňků. Návrh TV musí být v souladu s ustanoveními norem ČSN EN 50119 ed.2, ČSN 341530 ed.2, ČSN 341500 ed.2, ČSN EN 50367 ed.2, ČSN EN 50122 ed.2, a TSI ENE.

Dvojkolejná trať Břeclav - st. hranice ČR/SR je elektrizována jednofázovou proudovou soustavou se jmenovitým napětím 25 kV, 50Hz AC, označené 1 PEN AC 25 kV 50 Hz / TNC.

Cílovým stavem je výstavba nového trakčního vedení tak, aby celá trať st. hr. ČR/SR - žst. Břeclav po skončení stavby odpovídala traťové rychlosti 160 km/h, s možností zvýšení na 200 km/h.

Napájení a dělení trolejového vedení Šíré trati - rozhodující napájecí bod je trakční napájecí stanice (TNS) Břeclav. Napájení TV zůstane zachováno z TNS Břeclav a Zohor (SR). Měření spotřeby trakční energie je v současné době situována na slovenské straně a dále se předpokládá jeho zachování.

Dále bude upraveno stávající napájecí vedení pro napájení indikátoru horkoběžnosti v km 7,730, odpojovače č. 23A - 23B - Z118. Bude provedena rekonstrukce stávajících ručních pohonů odpojovačů za pohony motorové a jejich zapojení do systému DOÚO a DŘT.

Dále je navržena úprava stávajícího napájecího vedení GSM v km 11,365, kdy bude obdobně provedena rekonstrukce stávajících ručních pohonů odpojovačů za pohony motorové a jejich zapojení do systému DOÚO a DŘT. Současně však dochází ke změně, stávající podpěra 2A je v přímé kolizi s novou kolejí č. 2 a bude nahrazena a dále v návaznosti na vytvoření nového výměnného pole elektrického dělení (odpojovače č. 401 a 402) je nutné upravit vlastní napájení odpojovačů č. 13A a 13B.

Stávající ZOK bude převěšen na nové trakční podpěry a koncový bod, jenž se nachází na stávající podpěře č. 14, bude zachován s přemístěním na novou podpěru.

4.5. Ostatní technologická zařízení

- 4.5.1. V současné době je podél dotčeného traťového úseku v provozu stávající 6kV kabel vedený v převážné míře podél 1. traťové koleje (TK), který slouží pro zajištění napájení traťového zabezpečovacího zařízení (TZZ) a taktéž přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) u přejezdu v ev. km 9,990. S ohledem na zvolené stavební postupy stavby, kdy je nejprve uvažováno s rekonstrukcí 2. TK a teprve po jejím zprovoznění je uvažováno s rekonstrukcí 1. TK, budou v rámci stavby provedeny nezbytné přeložky stávajícího 6kV kabelu, tak aby bylo možné po celou dobu rekonstrukce druhé traťové koleje ponechat v provozu v první traťové koleji stávající TZZ. Stávající 6kV kabel bude před zahájením samotných prací na stávajících mostních objektech a železničním tělese 2. TK přeložen mimo dosah uvažovaných stavebních prací, současně s přeložkou kabelu 6kV budou taktéž mimo dosah stavebních prací přeloženy stávající traťové trafostanice TTS.

Vzhledem k tomu, že v cílovém stavu se již neuvažuje s využitím rozvodu 6kV pro napájení nového TZZ a PZZ, je přeložka kabelu 6kV uvažována jako provizorní. Po dokončení stavby a zprovoznění nového zabezpečovacího zařízení budou stávající TTS 6kV zdemontovány včetně jejich betonového základu.

Dále budou v rámci stavby řešeny kabelové rozvody pro dálkové ovládání motorových pohonů trakčních odpojovačů. Jedná se o připojení motorů trakčních odpojovačů, které budou napojeny na ovládací pult s modulem ve stanici Lanžhot. K jednotlivým pohonům odpojovačů na trakčních stožárech budou přivedeny kabely s Cu žilami a s izolací žil a pláště z PVC. Kabely vedené v zemi budou uloženy v kabelovém žlabu. Kabely na trakčním stožáru budou uloženy do plastové chráničky.

4.6. Inženýrské objekty

4.6.1. Železniční svršek a spodek

ZÚ předmětné stavby na území ČR bude v km 9,823 000, kde bude navazovat na již zrealizovaný projekt stavby „Optimalizace traťového úseku Břeclav - st. hranice ČR/SR“ a KU bude v km 11,359 000, kde bude navazovat na směrové a výškové řešení dokumentace stavby „Modernizace železniční tratě Kúty - st. hranice SR/ČR“ (místo styku před opěrou mostu ev. km 11,495 ČR).

Směrové a výškové řešení je navrženo tak, aby respektovalo šířkové uspořádání (předpoklad VMP 3,0; osová vzdálenost 8,7 m) a niveletu koleje mostu přes Moravu ev. km 11,495 ČR, ev. km 74,386 SR (160,620 m n.m. BPV - zdvih přibližně 1,3 m), který bude součástí dokumentace ŽSR „Modernizace železniční tratě Kúty - st. hranice SR/ČR“. Na české straně bude stavba navazovat na km 9,823 realizované stavby „Optimalizace traťového úseku Břeclav - st. hranice ČR/SR*“. Při přestavbě bude zohledněn požadavek na zvýšení rychlosti na 160 km/h.

Nový svršek v rekonstruované části koleje bude tvaru 60 E2 z nových kolejnic na nových betonových pražcích B 91 S/I s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14, rozdělení pražců „u“ - 600 mm. Kolej bude svařena do bezстыkové koleje. Osová vzdálenost kolejí bude 4,1 m (mimo rozšíření před hraničním mostem), aby bylo navázáno na předchozí úsek a nebylo nutné na začátku úseku vytvářet kolejové S.

Železniční svršek bude na české straně ukončen před ZKPP hraničního mostu.

Na mostech ev. km 10,140 a 10,580 je požadován zdvih koleje z důvodu nových mostních konstrukcí s kolejovým ložem. Tento zdvih bude realizován na celém úseku cca od km 9,860 po km 10,850, aby bylo dosaženo plynulého průběhu nivelety. Vzhledem k dostatečné šířce náspového tělesa si tento zdvih nevyžádá žádná zvláštní opatření. Na přejezdu ev. km 9,990 si tato úprava vyžádá zdvih cca 70 mm.

Cca od km 10,850 je navržena stoupající rampa k hraničnímu mostu.

Rozšíření osově vzdálenosti a zdvih koleje před hraničním mostem si vyžádá rozšíření stávajícího náspu mezi km 11,041 000 a km 11,359 000 vlevo trati a mezi km 11,097 000 a km 11,282 000 vpravo trati. Tato rozšíření budou provedena pomocí svahových stupňů na zpevněné patě svahu z netříděného lomového kamene.

Na levé straně náspu bude v úrovni současné nivelety zřízena lavička šířky 1,5 m v příčném sklonu 5 % pro umístění kabelové trasy.

Železniční spodek bude na české straně ukončen před ZKPP (ZKPP je vždy součástí mostního objektu a je navrhována individuálně - bude tedy součástí slovenské strany) hraničního mostu.

Nepoužívaná budova bývalého hradla „Most Morava“ bude v novém stavu kompletně demolována včetně základových konstrukcí.

4.6.2. Železniční přejezd

Stávající přejezdová konstrukce na přejezdu v km 9,990 bude snesena a nahrazena novou konstrukcí z betonových panelů na ocelových nosičích. Součástí modernizace bude i plynulé napojení komunikace na obou stranách.

Z důvodu zvýšení bezpečnosti bude přejezd rekonstruován na přejezd zabezpečený světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

4.6.3. Mosty, propustky, zdi

Na rekonstruovaném úseku předmětné stavby se nacházejí čtyři mostní objekty, které budou z důvodu nevyhovující přechodnosti (zejména ocelové konstrukce) a normového šířkového uspořádání nahrazeny novými konstrukcemi. Dalším důvodem pak je výškové řešení na zmíněném úseku, které respektuje navázání na stávající stav na začátku úseku a požadovanou výšku 160,620 m n. m. BPV na hraničním mostě (zdvih přibližně 1,3 m).

Nová nosná konstrukce (NK) železničního mostu v km 10,140 bude železobetonová (ŽB) se zabetonovanými nosníky, nové opěry budou také ŽB. hlubinně založené na pilotách. Průtočný profil nebude zmenšen. Bude zachována stávající volná výška pod mostem.

V případě železničního mostu v km 10,580 bude vestavěna ŽB rámová konstrukce mezi stávající opěry. Stávající NK a části spodní stavby budou vybourány. Rám bude založen plošně se zlepšením podloží v základové spáře. Dojde ke zmenšení kolmé světlosti šířky na 5,90 m. Bude zachována stávající volná výška pod mostem.

Nová NK železničního mostu v km 11,013 bude ŽB se zabetonovanými nosníky, nové opěry budou také ŽB, založené hlubinně na pilotách. Most je z důvodu velkého přemostění a omezené možnosti úpravy konstrukční výšky uvažován jako dvoupolový, se ŽB pilířem založeným v korytě toku na pilotách a

umístěným v polovině vzdálenosti mezi opěrami. Počet otvorů bude 2. Minimální volná výška pod mostem bude zvýšena minimálně o 300 mm (zvýšením dolní hrany NK).

V případě železničního mostu v km 11,117 bude vestavěna ŽB rámová konstrukce mezi stávající opěry. Celá stávající NK a části spodní stavby v místě nového rámu budou vybourány. Rám bude založen plošně se zlepšením podloží v základové spáře. Průtočný profil nebude zmenšen. Minimální volná výška pod mostem bude zvýšena minimálně o 350 mm (zvýšením dolní hrany NK).

4.7. Pozemní stavební objekty

4.7.1. Nejsou předmětem projektu.

4.8. Zásady organizace výstavby

Traťový úsek Břeclav – Lanžhot – státní hranice ČR/SR je součástí I. železničního koridoru (SRN) – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – (SR). Jeden z mála úseků, kde neproběhla modernizace, je právě cca 1,5 km dlouhý úsek na státní hranici. Po provedení předchozí stavby „Optimalizace trať. Úseku Břeclav – st. hran. ČR/SR byla zavedena do km 9,823 rychlost 160 km/h. Stavba „Dokončení I. žel. koridoru v trať. úseku Lanžhot (ČR) – Kúty (SR)“ řeší chybějící úsek od km 9,823 na státní hranici. V km 11,359 na tuto stavbu naváže souběžná akce ŽSR „Modernizace železniční tratě Kúty - st. hranice SR/ČR“. Po dokončení obou staveb bude zavedena rychlost 160 km/h v celém úseku (s místním omezením na vjezdu do Břeclavi a Kút).

4.9. Geodetická dokumentace

4.9.1. V odstavci 5.1.26 ve VTP/P/05/17 se v části „I.6 Geodetické a mapové podklady“ mění pátý odstavec začínající slovy „Způsob zaměřování a zobrazování objektů ...“ a šestý odstavec začínající slovy „Geodetické a mapové podklady ...“ takto:

„Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven Metodickým pokynem SZDC M20/MP006 Opatření k zaměřování železniční dopravní cesty č.j.: S4730/2016-SZDC-O13 s účinností od 15. 2. 2017 (viz www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni).

Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle směrnice SZDC č. 117 Předávání digitální dokumentace z investiční výstavby SZDC, č.j.: S11908/2017-SZDC-GR-O7, platné od 24. 3. 2017 a pokynu GR č. 4/2016 Předávání digitální dokumentace a dat mezi SZDC a externími subjekty, ze dne 30. 8. 2016 s platností od 5. 9. 2016.“

4.9.2. Zhotovitel předá Správci stavby Zjednodušené koordinační situace (ZKS), které jsou uvedeny ve směrnici SZDC č. 117 Předávání digitální dokumentace z investiční výstavby SZDC, Příloha č. 1, ve tvaru, rozsahu a dle harmonogramu uvedeného v Příloze č. 1 této směrnice.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

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

Členění na etapy: Stavba je navržena k realizaci v pěti stavebních postupech. Vzhledem k významu trati pro mezinárodní osobní a nákladní dopravu je nutné zachovat provoz po celou dobu stavby alespoň po jedné koleji (SP 1,3,4). Výjimkou je stavební postup č. 2, během něhož se budou vysouvat stávající dvoukolejné mosty do provizorní polohy, a proto bude po nezbytně nutnou dobu 2 dní zaveden nickolejný provoz. Po tuto dobu bude zajištěna průjezdnost pro vlaky EC a nákladní vlaky po odklonové trase Hodonín – Holíč – Kúty. Osobní vlaky budou nahrazeny autobusovou dopravou.

Je potřeba včas požádat o změnu jízdního řádu z důvodu dlouhodobého prodloužení jízdní doby vlaků mezi stanicemi Lanžhot – Kúty.

V rámci zpracování Projektu budou respektovány požadavky správce toků – Lesy České republiky, s.p. (viz vyjádření v části „E.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů“).

Pro umožnění vstupu na lesní cesty budou splněny podmínky uvedené ve vyjádření Lesů České republiky, s.p. (viz část „E.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů“).

V rámci zpracování Projektu budou zpracovány požadavky Povodí Morava, s.p. – viz vyjádření v části „E.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů“.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění.**
- 6.1.2. Objednatel umožňuje Zhotoviteli 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>.