

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU A PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE STAVBY

**„Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov
(mimo)“**

Datum vydání: 31. 10. 2017

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1.	PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2.	HLAVNÍ CÍLE STAVBY.....	3
1.3.	MÍSTO STAVBY.....	3
1.4.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ)	3
2.	PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.1.	ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.2.	OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
3.	KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	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	6
4.6.	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	8
4.7.	OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	9
4.8.	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY.....	9
4.9.	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	12
4.10.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	14
5.	SPECIFICKÉ POŽADAVKY	15
6.	SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	16

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

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“ v rozsahu podle schválené „Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno)“ ve variantě ABe-K0e, včetně podmínek uvedených v závěru z jednání CK MD.
- 1.1.2. ZP bude zpracován dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění, včetně příloh. Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.
- 1.1.3. Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických (nad rámec podkladů uvedených v čl. 2.2.2) a mapových podkladů, podrobného geotechnického průzkumu, korozního průzkumu a dalších průzkumů nezbytných k návrhu technického řešení.
- 1.1.4. Předmět díla bude kladně projednán s orgány státní správy, samosprávy a dalšími předpokládanými účastníky územního řízení a jejich požadavky budou v projektové dokumentaci přiměřeně zohledněny.
- 1.1.5. Součástí zakázky je i zajištění posouzení vlivu záměru na životní prostředí ve smyslu Zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Podrobnosti jsou uvedeny v kapitole 4.10.
- 1.1.6. Zhotovitel s dokumentací dodá objednateli kompletní podklady pro zajištění územního rozhodnutí, včetně vyplněné žádosti o vydání územního rozhodnutí.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Hlavním cílem stavby je umožnění dopravního modelu požadovaného Jihomoravským krajem, modernizace železničních stanic a zastávek, elektrizace trati, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících, zlepšení technického stavu a parametrů řešené trati, zajištění souladu s požadavky TSI.

1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Místem stavby je železniční trať v úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo), TU 2302

TUDU 230214 Nesovice – Nemotice

TUDU 2302H1 žst. Nemotice

TUDU 230216 Nemotice - Kyjov.

Stavba začíná cca v km 40,435 a končí cca v km 62,078 tratě Veselí nad Moravou - Blažovice, kde navazuje na stavby „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“ a „Rekonstrukce ŽST Kyjov“. Stavba se nachází na území Jihomoravského kraje, okres Vyškov, okres Hodonín. Trať je situována blízko hranice Jihomoravského kraje se Zlínským krajem, okres Kroměříž (katastrální území Jestřábice). Konkrétní začátek a konec stavby bude upřesněn na základě projednání technického řešení na výrobních poradách.

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

- 1.4.1. Jedná se o dráhu celostátní, nezařazenou do sítě TEN-T, nezařazenou do sítě Evropských nákladních koridorů. Trať je dvukolejná, neelektrizovaná, traťová třída zatížení C3. Podle Prohlášení o dráze celostátní a regionální účinné od 1. 12. 2016 má trať číslo 805 00. Trať je zařazena dle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. Listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii do cílových kategorií P5/F3.
- 1.4.2. Délka řešeného úseku je cca 21,6 km.
- 1.4.3. Správcem infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno. Správcem výpravních budov je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Správa osobních nádraží Brno.

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno) (03/2016), SUDOP BRNO, spol. s r.o., IČ: 44960417, schválená varianta ABe-K0e.

Uvedený závazný podklad poskytne zhotoviteli objednatel.

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1. DSP stavby: Odstranění propadu rychlosti na trati Brno – Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (mimo)
- 2.2.2. Projekt zajištění prostorové polohy koleje v ŽST Nesovice, popřípadě další geodetické podklady poskytnuté správcem dat (SŽG Olomouc).

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1. Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna, ZP a PD probíhá souběžně se zadanou ZP a PD
- 3.1.2. Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně), ZP a PD probíhá souběžně se zadanou ZP a PD
- 3.1.3. Rekonstrukce žst. Kyjov, ZP a PD probíhá souběžně se zadanou ZP a PD
- 3.1.4. Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo), ZP a PD probíhá souběžně se zadanou ZP a PD
- 3.1.5. Modernizace trati Brno – Přerov, 1. stavba Brno – Blažovice, stavba přímo souvisí s Železničním uzlem Brno
- 3.1.6. Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov, stavba je ve fázi zpracování ZP+PD
- 3.1.7. Zvýšení traťové rychlosti v úseku Brno-Slatina – Blažovice, probíhá zpracování projektu
- 3.1.8. Železniční uzel Brno
- 3.1.9. Rekonstrukce SZS Veselí nad Moravou, stavba v realizaci
- 3.1.10. Výstavba TNS Brno-Černovice, stavba je ve fázi zpracování ZP+PD
- 3.1.11. Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice-Říkovice, stavba je ve fázi zpracování ZP+PD
- 3.1.12. Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště-Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou - projekt ve fázi neschválené SP
- 3.1.13. Zřízení přechodu pro chodce v km 58,850 trati Brno – Veselí nad Moravou, stavba je ve fázi neschválené ZP+PD
- 3.1.14. Případné další stavby mimodrážních investorů v dotčené lokalitě.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. V celém úseku, včetně žst. Nemotice bude provedena rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku s cílem zvýšení traťové rychlosti. Přednostně bude zachováno stávající zemní těleso bez přeložek. Dále bude upraveno nebo navrženo nové zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, úprava nebo nová výstavba pozemních objektů, mostních objektů a propustků, elektrizace vše dle schválené SP. Schválená varianta ABe-K0e je kombinací jednotlivých variant. Pro traťový úsek Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo) bude použita základní varianta Ae dle SP – příloha A.2. kapitola 3.7.
- 4.1.2. Podrobný popis stávajícího stavu je uveden v SP – příloha A.2. kapitola 1.2.
- 4.1.3. Technické řešení nového stavu bude vycházet z obecných zásad návrhu investičních opatření dle SP – příloha A.2.– kapitola 2.2.
- 4.1.4. Na uvedenou stavbu se vztahuje Směrnice SZDC č. 30 Zásady rekonstrukce celostátních drah ČR nezařazených do evropského železničního systému.
- 4.1.5. Záměr projektu a přípravná dokumentace musí dodržovat věcný rozsah stanovený ve SP.

- 4.1.6. Navržené řešení musí být v souladu s TSI pro jednotlivé subsystémy.
- 4.1.7. Rekonstrukce železniční infrastruktury bude navržena s ohledem na výhledové nasazení systému ETCS (umístění nástupišť a jejich délka, užitečná délka kolejí, dělení kolejových úseků, atd.).

4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Provozní a dopravní technologie bude zpracována v souladu s požadavky Směrnice GŘ č. 11/2006.
- 4.2.2. Výhledový rozsah osobní a nákladní dopravy bude uvažován podle Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (- Brno) (03/2016). Zhotovitel zároveň požádá o potvrzení či upřesnění rozsahu osobní dopravy u objednavatele veřejné osobní dopravy.
- 4.2.3. Budou vypočteny jízdní doby, provozní intervaly a ukazatele propustnosti.
- 4.2.4. Bude řešena technologie místních prací v železniční stanici Nemotice.
- 4.2.5. Pro výhledový rozsah dopravy bude zpracován výhledový GVD, plány obsazení kolejí ve stanici pro období 4h přepravní špičky. Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 4.2.6. Bude uveden přehled výhledových frekvencí cestujících v železničních stanicích.
- 4.2.7. Zhotovitel prověří možnost zrušení zaústění nepoužívaných vleček projednáním s jejich vlastníkem. Podmínkou pro zrušení zaústění je zrušení vlečky.
- 4.2.8. Bude zpracováno personální obsazení i ve vztahu k budoucímu dálkovému ovládání.

4.3. Organizace výstavby

- 4.3.1. Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.3.2. Bude navržena kumulace prací vyžadující zastavení provozu a délka a počet těchto období bude minimalizována.
- 4.3.3. Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.3.4. Aktivace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení bude probíhat po skončení kolejových výluk při vyloučeném provozu.
- 4.3.5. V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí/ZZ:
- délka trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u významných denních nebo nočních výluk)
 - vymezení vylučovaných kolejí (námezíkem, hrotem výhybky, návěstidlem, kilometricky)
 - činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízdy vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích, při všech změnách stavu je nutno přesně specifikovat rozsah funkčnosti ZZ)
 - stručný rozsah prací
 - počet vlaků, které je třeba odklonit či odřeknout

4.4. Zabezpečovací zařízení

- 4.4.1. Popis stávajícího stavu:

V ŽST Nesovice je SZZ 3. kategorie typu ESA 33.

V mezistaničním úseku Nesovice – Nemotice je TZZ 2. kategorie, hradlový poloautoblok,

v mezistaničním úseku Nemotice – Kyjov je TZZ 2. kategorie, reléový poloautoblok.

V ŽST Nemotice je SZZ 2. kategorie, elektromechanické.

V ŽST Kyjov je SZZ 2. kategorie, elektromechanické.

V úseku se nachází 8 železničních přejezdů a 1 přechod.

- 4.4.2. Požadavky na nový stav:

Pro nasazení systému ERTMS/ETCS nutno respektovat a využít výsledky realizace pilotního a komerčního projektu zejména v rozsahu:

- zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
- zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných zařízení ve stavebních ústřednách SZZ,
- zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech.

Vlastní výstavba systému ERTMS a dálkové ovládání z CDP Přerov bude pro celý úsek trati Blažovice – Veselí nad Moravou řešeno samostatnou stavbou „Technologická nadstavba trati Blažovice – Veselí nad Moravou“.

V ŽST Nemotice bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s přípravou pro dálkové ovládání z CDP Přerov. Součástí nového SZZ bude funkcionální výstraha při nedovoleném projetí návěstidla VNPN.

S ohledem na nové SZZ je nutno řešit nově ukolejnění včetně nového návrhu KSÚ a TP. Při řešení uzemnění nutno respektovat „Stanovisko k ukládání zemního pásu do kabelové rýhy“ č.j. 3975/2015-O14 z 27.1.2015, které je přílohou těchto ZTP.

Pro zjišťování volnosti budou navrženy počítače náprav, pro které je nutno respektovat omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012. Dokument je přílohou těchto ZTP. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238–3.

V mezistaničních úsecích Nesovice - Nemotice – Kyjov budou navržena nová TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo, v úseku Nemotice – Kyjov s hradlem na trati.

V ŽST Kyjov nutno počítat s úvazkou nového TZZ do nového SZZ 3. kategorie zřízeného v rámci samostatné stavby a nebo do stávajícího SZZ, popřípadě provizorního SZZ.

V ŽST Nesovice bude provedena úvazka nového TZZ do stávajícího SZZ.

V řešených mezistaničních úsecích a ŽST se předpokládá výstavba nových přejezdových zabezpečovacích zařízení. Nová PZS budou 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2. Nutno uvažovat se souvisejícími stavebními úpravami přejezdů. Pro všechny uvedené přejezdy bude nutné v rámci PD zajistit od DÚ Rozhodnutí o změně zabezpečení. U všech přejezdů nutno prověřit jejich existenci.

Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení TZZ.

Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.

Nutno respektovat Směrnici SŽDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4665/2014-O12 s účinností od 1.5.2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd.

Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.

4.5. Sdělovací zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu: V úseku Nesovice – zast. Brankovice je položen stávající traťový kabel 7x4x1,2 v úseku zast. Brankovice - Kyjov je položen stávající traťový kabel 10XN0,8. V žst. Nemotice je stávající metalická kabelizace. V ŽST Nemotice jsou hlavní hodiny provedení MOBATIME s přijímačem DCF.

4.5.2. Požadavky na nový stav:

Na trati Veselí nad Moravou - Blažovice je uvažováno dálkové řízení provozu z CDP Přerov.

Vlastní výstavba systému GSM-R a dálkové ovládání z CDP Přerov bude pro celý úsek trati Blažovice – Veselí nad Moravou řešeno samostatnou stavbou „Technologická nadstavba trati Blažovice – Veselí nad Moravou“.

V úseku Nesovice – Nemotice - Kyjov budou navrženy dvě HDPE trubky Ø 40/33 mm, optický kabel o kapacitě 48 vláken a traťový kabel 20 XN 0,8 v provedení TCEPKPFLEZE. Konstrukce optického kabelu a vyvedení optických vláken bude navrženo v souladu s výnosem „Základní technické specifikace dálkových optických kabelů (DOK) a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“ č.j. 27150/2017-SŽDC-O14 ze dne 27.6.2017, který je přílohou těchto ZTP.

Navržena bude místní kabelizace, místní kabely budou navrženy v provedení TCEPKPFLEZE.

V železniční stanici Nemotice a na zastávkách bude navrženo nové rozhlasové zařízení v IP provedení s automatickým hlášením dle jízdy vlaku. Navržené rozhlasové zařízení musí umožnit kontrolu provedeného hlášení a poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.

V železniční stanici Nemotice a případně na zastávkách (v závislosti na počtu cestujících) bude navrženo vizuální informační zařízení. Vizuální informační zařízení bude v provedení LCD s LED podsvícením. Navržené vizuální obrazové zařízení musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.

Pro sledování hran nástupiště, podchodů a případně výtahů bude navržen kamerový systém. Pro kamerové systémy musí být splněny technické požadavky dle č.j. 7058/2015-O14 ze dne 13.2.2015. Dokument je přílohou těchto ZTP. Navržený kamerový systém musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.

Pro připojení jednotlivých rozvaděčů EOV, trafostanic 22/0,4 kV (budou-li součástí stavby) a osvětlení bude navržena HDPE trubka Ø 40/33 mm (barvy červené) a optický kabel.

V celém úseku bude navržen přenosový systém. Veškerý telekomunikační provoz musí být převeden ze stávajících dálkových metalických kabelů na přenosový systém a optické kabely tak, aby stávající dálkové metalické kabely bylo možné opustit.

Stávající místní a traťový radiový systém bude zachován, resp. upraven. Součástí přípravné dokumentace bude vypracování radiového plánování GSM-R pro návrh umístění jednotlivých základnových stanic BTS.

Budou navrženy nové sdělovací rozvody a doplněna hodinová zařízení, hlavní hodiny budou řízeny signálem DCF.

Bude navržena ochrana a případně přeložka stávajících inženýrských sítí.

Technologické objekty, případně výpravní budovy v rámci dané stavby, budou chráněny elektronickou zabezpečovací signalizací EZS. Navržený systém EZS musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.

V objektech, kde bude v rámci stavby umístěno zařízení a nebudou trvale obsazeny, bude vyřešena ochrana proti vloupání s podporou mechanických zábran.

EZS bude zajišťovat ostrahu vnitřních prostor. Pro omezení falešných indikací budou periferie EZS vždy zajišťovány dvěma nezávislými způsoby – dveřní dotek/pohybové čidlo. Oprávnění ke vstupu bude editovatelné odběratelem. Seznam oprávněných osob bude distribuován z diagnostického serveru. Jako prostředek pro ověření identity pro vstup do jednotlivých objektů bude využit služební bezkontaktní průkaz SZDC. Indikace o neoprávněném vstupu budou přenášeny na definovaná telefonní čísla pomocí zprávy SMS. Poplach EZS zajistí zapnutí osvětlení vnitřních prostor. Jednotlivé vstupní otvory budou snímány IP kamerou umístěnou uvnitř střeženého prostoru. Diagnostické zařízení musí být kompatibilní s dohledovým centrem OŘ Brno.

Pro prostory požárně střežené bude vypracováno nové požární bezpečnostní řešení. Prostory s technologickým zařízením staničního zabezpečovacího zařízení budou chráněny autonomním samočinným hasebním systémem (ASHS), popř. kouřovými čidly zapojenými do EZS (v závislosti na stanovisku O30). Doporučuje se stavební oddělení zdrojových částí stavebního ústředí.

Navržen bude systém dálkové diagnostiky technologických systémů v souladu s TS 2/2008-ZSE. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 – ZSE.

Kamerový systém, záznam hlasové komunikace a diagnostika zabezpečovacího zařízení musí být začleněny do Kontrolně analytického centra řízení dopravy (KAC). Do systému KAC budou zapojeny i vybrané informace (EZS) ze systému DDTS.

Bude zřízeno dálkové dohledové pracoviště systému DDTS pro udržující zaměstnance SSZT nejvhodněji v provozní budově ŽST Kyjov.

Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).

Všechna navržená zařízení musí být připravena pro výhledové dálkové ovládání z CDP Přerov.

Veškerá nová sdělovací a informační technologie (mimo zařízení určených pro obsluhu dopravními zaměstnanci) musí být instalována v samostatných klimatizovaných místnostech nejlépe v technologických skříních.

Budou-li ve stavbě použity výtahy, musí být jejich řídicí část připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 – ZSE a jejich komunikační část připojena do železniční služební telefonní sítě.

4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1. Popis stávajícího stavu: Na zastávkách Brankovice a Jestřabice je osvětlení a rozvody z r. 1970 nebo starší. Na zast. Bohuslavice u Kyjova je osvětlení z r. 1986 a 2008. V žst. Nemotice je osvětlení a rozvody z r. 1980 a 2004 (na rekonstrukci použity repasované stožáry z roku 1985).

4.6.2. Požadavky na nový stav: Bude navržena elektrizace trati systémem AC 25 kV 50 Hz, budou vybudovány, přeloženy nebo zmodernizovány silnoproudé rozvody a zařízení, vše dle schválené SP.

Bude navrženo nové trakční vedení pro střídavou trakční napájecí soustavu AC 25 kV 50 Hz.

Energetické výpočty pro celou trať Blažovice – Veselí nad Moravou, tj. stavby uvedené v bodech 3.1.1., 3.1.2., 3.1.3., 3.1.4. tohoto dokumentu budou zpracovány v rámci stavby uvedené v bodě 3.1.3. tohoto dokumentu „Rekonstrukce žst. Kyjov“ a budou převzaty pro účely zpracování této PD.

Zhotovitel zpracuje do zakázky a zohlední technické řešení a souvislosti s výstavbou TNS Černovice, TNS Vyškov, TNS Kyjov, TNS Nedakonice, SpS Blažovice, SpS Bučovice, SpS Bzenec – Olšovec.

Pro spolehlivé napájení uvedeného traťového úseku je nezbytná výstavba TNS Kyjov, za předpokladu hotového úseku Blažovice – Nesovice a tím zajištěného napájení z TNS Černovice.

Uvedení TV v tomto úseku do provozu je možné až po realizaci TNS Kyjov, ze které pak bude dané TV napájeno. Předpokladem je dále napojení na již vybudované napájení TV ze směru TNS Brno-Černovice nebo TNS Nedakonice.

V rámci zpracování PD je nutné prověřit příkon jednotlivých distribučních přípojek, tak aby vyhověly nově instalovanému příkonu technologických systémů. Pokud přípojka nevyhoví, je nutné provést navýšení rezervovaného příkonu. Pro nové řešení bude proveden návrh rekonstrukce již nevyhovujících přípojek nn/vn. S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů nn a rozvodných skříní. Současně bude provedeno napojení stávajících, rekonstruovaných a nových technologických systémů. Nové rozvody budou provedeny kabely uloženými v zemi, kabelové skříně a rozvaděče budou v provedení, které je v souladu s normami, předpisy a schváleno pro použití u SZDC.

Návrh napájení technologie staničního zabezpečovacího zařízení a traťového zabezpečovacího zařízení musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SZDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.

Primární napájení staničního zabezpečovacího zařízení bude z distribuční sítě, nebo lokální distribuční sítě SZDC. V případě výpadku primárního zdroje bude záložní napájení realizováno ze záložního zdroje nebo z veřejné distribuční sítě. Výsledný koncept napájení SZDC bude dořešen na výrobních poradách (nutno uvažovat i s budoucím napájením z TV).

Vybrané výhybky v železničních stanicích se vybaví elektrickým ohřevem výhybek (EOV). Rozsah výhybek vybavenými EOV stanoví dopravní technolog. Použitý systémem EOV musí být schválen pro použití u SZDC. Napájení EOV bude navrženo z lokální distribuční sítě SZDC (LDSŽ), případně z distribuční sítě E.ON. EOV bude samostatně měřen v souladu s požadavky SŽE Hradec Králové. Pro potřebu zvýšeného elektrického příkonu pro EOV se v návrhu realizace zajistí úpravy v hlavních napájecích rozvodech nn, které v případě nutnosti zahrnou i úpravy v připojení na distribuční síť nn/vn. Bude-li realizováno alternativní napájení EOV z TV, požadujeme provést připojení z obou stop TV, např. mezi příčné propojení TV ÚO 3A a 3B (13A a 13B...).

Ovládání EOV bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče REOV. EOV bude primárně v automatickém režimu s možností ruční obsluhy. EOV bude možné ovládat dálkově a bude začleněn do dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS) v souladu se směrnici SZDC TS 2/2008-ZSE.

Při projektování bude respektováno „Stanovisko O14 k elektrickému ohřevu výhybek se systémem s proudovými chrániči“ č.j. 11545/2016-SZDC-O14 ze dne 14.3.2016, které je přílohou těchto ZTP.

V železničních stanicích a zastávkách bude proveden návrh nového venkovního osvětlení železničních prostor, nástupišť a přístupových komunikací pro cestující. Návrh osvětlení bude podle požadavků nové normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, a předpisu SZDC E11 – Předpis pro

osvětlení venkovních železničních prostor SZDC. V přípravné dokumentaci bude zpracován a odsouhlasen „Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy“ v souladu s předpisem SZDC E11.

Osvětlení bude možné ovládat pomocí automatiky/ručně/dálkově. Osvětlení bude začleněno do DDTS v souladu se směrnicí SZDC TS 2/2008-ZSE.

Bude navrženo nové sdělovací zařízení včetně DŘT s připojením na TDS s přenosem pro výstup k počítačovému systému pomocí ethernetového kabelu s využitím přenosového protokolu IEC60870-104.

Brno Maloměřice ED: komunikační zařízení, servery, terminály, pracovní stanice, zobrazovače - je potřebná dovybavenost a aktualizace pro daný úsek v návaznosti na technologii ASDŘ.

Bude navrženo nové zařízení DŘT. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do (DDTS) v souladu s TS 2/2008-ZSE. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.

Ve vnitřních prostorech budov s umístěním nových technologických zařízení bude navržena nová elektroinstalace. Bude realizována nová uzemňovací soustava včetně hromosvodu. Na zastávkách řešit ovládání osvětlení z nového technologického objektu umístěného mimo stávající budovy zastávek včetně vybudování nových přípojek.

4.7. Ostatní technologická zařízení

4.7.1. Popis stávajícího stavu: Stávající stav bude prověřen v rámci zpracování PD.

4.7.2. Požadavky na nový stav: Bez zvláštních požadavků.

4.8. Inženýrské objekty

4.8.1. Železniční svršek a spodek

4.8.2. Popis stávajícího stavu: Železniční svršek na trati a v žst. je převážně z r. 1979, lokálně novější z r. 1991 až 2013.

4.8.3. Požadavky na nový stav: Bude navržena rekonstrukce železničního spodku a sanace železničního svršku a nové odvodnění. V ŽST Nemotice bude navržena rekonstrukce kolejiště v souladu se schválenou variantou ABe-K0e s prověřením přesunutí jednoduché kolejové spojky na nesovickém zhlaví před nástupiště. Přednostně bude využito stávající těleso bez přeložek.

Parametry GPK budou navrženy pro rychlostní profily V, V₁₃₀ a V₁₅₀.

Sanace pražcového podloží v místě stávajících kolejí musí být navržena na základě výsledků podrobného geotechnického průzkumu. Geotechnický průzkum vyžadujeme provést pro všechny rekonstruované koleje s četností minimálně 5 sond na 1 km, přičemž se vždy umístí do místa budoucí ZKPP. V každé sondě bude provedena statická zatěžovací zkouška. V místě rozšiřování drážních stezek požadujeme ověření únosnosti (stability) okraje zemní pláně.

Zhotovitel navrhne nový systém odvodnění, přičemž jsou upřednostňovány otevřené příkopy. V místě návrhu vsakovacích objektů musí být provedena vsakovací zkouška. V případě návrhu zaústění odvodnění do stávajících kanalizačních systémů je podmínkou tohoto řešení souhlas vlastníka a ověření funkčnosti těchto systémů.

4.8.4. Nástupiště

4.8.5. Popis stávajícího stavu: Jedno nástupiště na zastávce Bohuslavice u Kyjova je typu SUDOP s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. V ŽST Nemotice jsou 3 úroňová nástupiště typu SUDOP s výškou nástupní hrany 250 mm nad TK. Ostatní nástupiště na zastávkách jsou typu SUDOP s výškou nástupní hrany 250 mm nad TK.

4.8.6. Požadavky na nový stav: Nová nástupiště budou navržena s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Technický návrh musí respektovat ustanovení TSI PRM, ČSN 73 4959, Vzorového listu železničního spodku Ž8.7 a pokynu č.j. 16456/2015-O13 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace – pokyn“ ze dne 4. 5. 2015, který je přílohou těchto ZTP. Délka nástupišť bude stanovena ve spolupráci s GR SZDC O12 po projednání s objednavatelem veřejné osobní dopravy. Nástupiště v železničních stanicích budou přednostně navržena s nástupní hranou tvořenou prefabrikátem tvaru L.

4.8.7. Železniční přejezdy

4.8.8. Popis stávajícího stavu: V řešeném úseku se nachází 8 železničních přejezdů a 1 přechod s různými typy přejezdových konstrukcí.

4.8.9. Požadavky na nový stav: Technické řešení musí být navrženo v souladu s ČSN 73 6380 v platném znění. U všech přejezdů bude prověřena možnost jejich zrušení bez náhrady či s náhradou mimoúrovňovým křížením nebo souběžnou komunikací k jinému železničnímu přejezdu či mimoúrovňovému křížení z hlediska dopadů do ÚPD, výše investičních nákladů a ekonomického hodnocení. Všechny prověřované možnosti budou doloženy (výkresově, textově) v dokladové části, a to včetně vyjádření dotčených orgánů, správců, vlastníků apod. (i negativních). V případech, kdy objednatel rozhodne o sledování těchto náhrad přejezdů, bude toto řešení dopracováno v rozsahu dle Přílohy č. 1 Směrnice GŘ č. 11/2006.

4.8.10. Mosty, propustky, zdi

4.8.11. Popis stávajícího stavu: V úseku se nachází 66 mostních objektů (19 mostů, 47 propustků). Velká část objektů byla vybudována při výstavbě tratě v 80. letech 19. století, později (v 30. - 50. letech 20. století) byla většina objektů rozšířena nebo přestavěna při zdvoukolejnění tratě. Některé objekty byly stavebně upraveny z důvodu odstranění válečných škod způsobených během 2. světové války. Stavební úpravy byly prováděny v souladu s tehdy platnými předpisy a normami.

Seznam mostů :

ev.km 40,537 TÚ2302
ev.km 42,582 TÚ2302
ev.km 43,168 TÚ2302
ev.km 43,533 TÚ2302
ev.km 43,715 TÚ2302
ev.km 44,149 TÚ2302
ev.km 44,838 TÚ2302
ev.km 45,502 TÚ2302
ev.km 48,300 TÚ2302
ev.km 58,297 TÚ2302
ev.km 58,333 TÚ2302
ev.km 58,354 TÚ2302
ev.km 58,486 TÚ2302
ev.km 58,950 TÚ2302
ev.km 59,006 TÚ2302
ev.km 60,767 TÚ2302
ev.km 61,189 TÚ2302
ev.km 61,685 TÚ2302
ev.km 61,948 TÚ2302

Seznam propustků :

ev.km 41,005 TÚ2302
ev.km 41,317 TÚ2302
ev.km 41,469 TÚ2302
ev.km 41,794 TÚ2302
ev.km 42,304 TÚ2302
ev.km 42,910 TÚ2302
ev.km 44,097 TÚ2302
ev.km 44,304 TÚ2302
ev.km 44,981 TÚ2302

ev.km 45,627 TÚ2302
ev.km 46,165 TÚ2302
ev.km 46,406 TÚ2302
ev.km 46,799 TÚ2302
ev.km 47,217 TÚ2302
ev.km 47,524 TÚ2302
ev.km 48,778 TÚ2302
ev.km 48,918 TÚ2302
ev.km 49,376 TÚ2302
ev.km 49,862 TÚ2302
ev.km 50,430 TÚ2302
ev.km 50,875 TÚ2302
ev.km 50,998 TÚ2302
ev.km 51,523 TÚ2302
ev.km 51,895 TÚ2302
ev.km 52,300 TÚ2302
ev.km 52,594 TÚ2302
ev.km 52,786 TÚ2302
ev.km 53,034 TÚ2302
ev.km 53,301 TÚ2302
ev.km 53,440 TÚ2302
ev.km 54,403 TÚ2302
ev.km 54,540 TÚ2302
ev.km 54,764 TÚ2302
ev.km 55,204 TÚ2302
ev.km 55,438 TÚ2302
ev.km 55,796 TÚ2302
ev.km 56,540 TÚ2302
ev.km 57,189 TÚ2302
ev.km 57,595 TÚ2302
ev.km 57,898 TÚ2302
ev.km 57,995 TÚ2302
ev.km 58,842 TÚ2302
ev.km 59,534 TÚ2302
ev.km 60,142 TÚ2302
ev.km 60,515 TÚ2302
ev.km 60,959 TÚ2302
ev.km 61,015 TÚ2302

4.8.12. Požadavky na nový stav: Bude provedena diagnostika všech mostních objektů (geotechnické průzkumy, geologické sondy, ověření skrytých rozměrů). V případě, že u mostního objektu nelze provést diagnostiku a je starší 70 let, bude nahrazen novým.

U mostních objektů bude přepočtem prokázáno, že budou umožňovat přechodnost TTZ D2- NTR (nejvyšší traťová rychlost) a zároveň TTZ D4-120.

Přepočty budou provedeny podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů č.j. S 31135/2015-O13 ze dne 31.7.2015 na základě výsledků stavebně-technických průzkumů.

Prostorové uspořádání všech mostních objektů musí vyhovovat ČSN 736201:2008. Návrhový VMP musí vyhovovat nejvyšší traťové rychlosti, která je v daném úseku (třeba i jen výhledově) dosažitelná.

Pokud stávající objekty uvedeným požadavkům nevyhoví, budou rekonstruovány nebo nahrazeny novými. Nové objekty musí být navrženy dle ČSN EN 1991-2 na účinky zatěžovacího schéma LM-71 se součinitelem $\alpha = 1,21$ (zatížení dopravou; kategorizace trati z hlediska mostů – 1.třída).

Kabelové trasy budou přednostně vedeny mimo nosnou konstrukci, zemí nebo po vlastní podpěrné konstrukci (lávce) s ohledem na finanční, majetkoprávní podmínky atd.

Budou navrženy takové mostní objekty a jejich úpravy, které budou vyžadovat během své životnosti minimálními náklady na údržbu.

Přednostně budou navrženy objekty s průběžným kolejovým ložem, na propustcích přednostně s otevřeným kolejovým ložem.

V případě nepříznivých výsledků zjištěných hydrologickým průzkumem budou podchody pro cestující navrženy a vybudovány v hydroizolační vaně. Přednostně budou podchody navrženy tak, aby vstup do nich nebyl situován v rámci stávajících budov.

Všechny rekonstruované či nové mostní objekty budou provedeny v souladu se služební rukověť SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ a návrhem protikoroziční ochrany podle výsledků korozního průzkumu.

Odvodnění mostních objektů bude navrženo s ohledem na záplavová území, přednostně navrženo do nejbližšího přirozeného recipientu.

U mostních objektů, které nebudou součástí stavby a nebudou v rámci stavby uváděny do normového stavu je třeba v souladu s čl. 9.8. ČSN 736301 kabelové trasy přednostně situovat mimo mostní objekty, buď do společné zemní trasy (včetně protlaku) nebo na samostatnou kabelovou lávku.

4.8.13. Ostatní inženýrské objekty

4.8.14. Popis stávajícího stavu: Stávající stav bude prověřen v rámci zpracování PD.

4.8.15. Požadavky na nový stav: Bez zvláštních požadavků.

4.8.16. Potrubní vedení

4.8.17. Popis stávajícího stavu: Stávající stav bude prověřen v rámci zpracování PD.

4.8.18. Požadavky na nový stav: Bez zvláštních požadavků.

4.8.19. Železniční tunely

4.8.20. Popis stávajícího stavu: Nerelevantní

4.8.21. Požadavky na nový stav: Nerelevantní

4.8.22. Pozemní komunikace

4.8.23. Popis stávajícího stavu: Stávající stav pozemních komunikací, které budou dotčeny stavbou, bude prověřen v rámci zpracování PD.

4.8.24. Požadavky na nový stav: Bez zvláštních požadavků.

4.8.25. Kabelovody, kolektory

4.8.26. Popis stávajícího stavu: Stávající stav bude prověřen v rámci zpracování PD.

4.8.27. Požadavky na nový stav: Bez zvláštních požadavků.

4.8.28. Protihlukové objekty

4.8.29. Popis stávajícího stavu: Stávající stav bude prověřen v rámci zpracování PD..

4.8.30. Požadavky na nový stav: Během realizace stavebního díla musí být dodrženy maximální přípustné hodnoty hluku. Budou navrženy organizační opatření ke snížení hluku. Budou navržena protihluková opatření na základě výsledků hlukové studie. (dále viz. kap. 4.10.).

4.9. Pozemní stavební objekty

4.9.1. Popis stávajícího stavu: Stavebně technický průzkum stávajícího stavu budov je předmětem tohoto zadání.

Majetek v žst. Nemotice v evidenci SON Brno je uvedený v tabulce níže.

Inventární číslo	Budova SAP	Název	TÚDÚ	km poloha	Katastrální území	Parcela	Číslo popis
IC6000384308	ZDC.64.B24237	NEMOTICE - výpravní budova	2302		703257	120	101
IC6000383999		Nemotice, rozvod kabelový	2302		703257		
IC6000384100		Nemotice - plyn.přípojka	2302		703257		
IC6000384216		NemoticeVB - vod.přípojka	2302		703257		
IC6000384217		Nemotice VB-kanalizace	2302		703257		
IC6000384531		Nemotice PKN stpč. 120	2302		703257	120	101
IC6000384532		Nemotice PKN ppč. 1943	2302		703257		
IC6000384587		Nemotice PKN ppč. 1558/5	2302		703257	1558/5	
IC6000384697		Nemotice-žumpa VB	2302		703257		
IC6000384703		Nemotice - studna u VB	2302		703257		

Výpravní budova Nemotice:

 Zastavěná plocha výpravní budovy: 334 m²

 Obestavěný prostor výpravní budovy: 1573 m³

Budova o dvou nadzemních podlažích, částečně podsklepená. Střecha sedlová s plechovou krytinou. Nosný systém objektu je stěnový, obvodové stěny jsou tvořeny původním cihelným zdivem bez dodatečného zateplení. Stávající vnější otvorové výplně tvoří plastová okna, mimo část ve 2.NP, kde se nachází noclěžny. Zde jsou okna původní dřevěná. Vstupní dveře do čekárny, dopravní kanceláře a vstupu do bytů jsou taktéž plastové. Fasáda je tvořena břizolitovou omítkou, která je částečně narušená. Objekt je napojen na inženýrské sítě, vytápění centrální z vlastní plynové kotelny, mimo byty, které mají vlastní systémy ÚT s plynovými kotli. Podlahové nášlapné vrstvy jsou tvořeny dle využití jednotlivých prostor, vesměs z keramické dlažby nebo podlahového PVC. Vnitřní prostory jsou v původním stavu, neproběhly zde rekonstrukce, které by významně ovlivnily celkové vlastnosti budovy.

V přízemí objektu jsou veřejné prostory včetně veřejných WC, výdejna jízdenek a zázemí drážního personálu, prostory s technologií SZDC s.o., včetně dopravní kanceláře. ČD v současnosti žádné prostory nevyužívá. V patře jsou umístěny prostory noclěžen, které jsou v současnosti nevyužity, a dva obsazené byty.

4.9.2. Požadavky na nový stav: Bude navržena výstavba nových pozemních objektů, nebo pokud to bude možné úprava stávajících pozemních objektů za účelem umístění zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé technologie. Při využití stávajících budov pro umístění technologie musí být zajištěna její ochrana proti případným poruchám kapalných medií v objektu (nesmí být pod místnostmi s rozvody vody, odpadu apod.). Dále budou navrženy objekty pro silnoproudou technologii, trakční a energetická zařízení, přístřešky pro cestující, vstupní objekty k podchodům a zastřešení nástupišť. V souladu s SP není uvažováno s rekonstrukcí výpravních budov nad rámec výše uvedených úprav. Bude proveden návrh nového orientačního systému včetně hlasových majáčků pro nevidomé a slabozraké.

4.10. Životní prostředí

4.10.1. V celé délce připravovaného záměru „Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“ bude proveden podrobný biologický průzkum v jarním a letním aspektu.

Trať se nachází v OP lesa v km 45,3 – km 45,5; km 47,9 – km 56,3. Trať prochází nadregionálním biokoridorem a biocentrem Ždánický les v km 50-67 – km 56,10, nachází se v záplavovém území přilehlých vodních toků. V těsné blízkosti tratě se nachází EVL Haluzický rybník.

Následně bude požádáno o odůvodněné stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které bude ihned po obdržení předáno Objednateli a na SSV. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.

4.10.2. PD bude zpracována v takové podrobnosti, aby byla plnohodnotným podkladem pro posouzení záměru z hlediska vlivu na životní prostředí. Část B. 3 uspořádána následovně:

B. 3. 1. Vliv stavby na životní prostředí - popis jednotlivých složek životního prostředí.

B. 3. 2. Biologický průzkum zájmového území - bude převzat z první fáze. Na základě biologického průzkumu bude požádáno o případné druhové výjimky.

B. 3. 3. Dendrologický průzkum - bude vyhotoven v souladu s Metodickým pokynem GŘ ze dne 31. 10. 2016, č.j.: S 43941/2016-SZDC-O15. Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny (povolení ke kácení, VKP, údržba). Přílohou kapitoly budou mapové zákresy zjištěné situace.

B. 3. 4. Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz

B. 3. 5. Akustická studie, měření hluku a vibrací

B. 3. 5. 1. Akustická studie

B. 3. 5. 2. Měření hluku a vibrací – protokoly

B. 3. 5. 3. Hlukové mapy – denní/noční doba - s navrženými PHO a bez PHO pro stávající a výhledový stav

Problematika hluku a vibrací bude zpracována v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Měření bude formou náměrů po dobu průjezdu vlakové soupravy se záznamem hladiny hlukové expozice $L_{AE(1)}$ pro jednotlivé průjezdy. Z naměřených $L_{AE(1)}$ budou stanoveny hodnoty L_{AE} pro definované typy vlaků jako energetický průměr všech pořízených záznamů v dané kategorii dle RMR nebo GVD. Takto vypočtená hodnota L_{AE} se přepočte na hodnotu $L_{Aeq(l),T}$ pro udaný počet vlaků za hodnotící dobu T. Měřicí body budou odsouhlaseny objednatelům a budou součástí výpočtových bodů. Součástí studie bude i prověření staré hlukové zátěže ve vztahu k rozsahu současné a výhledové dopravy.

V akustické studii bude zohledněn i hluk ze stavební činnosti. Zhotovitel se bude rovněž zabývat možným výskytem vibrací a jejich eliminací ve stavbě.

Zhotovitel zajistí zpracování podkladů v kvalitě pro projednání na KHS jihomoravského kraje.

B. 3. 6. Odpadové hospodářství - důraz bude kladen na průzkum kontaminace šterkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace šterkového lože.

Pro recyklaci šterkového lože, případně stavebních odpadů, bude s příslušným správním úřadem projednáno umístění recyklační základny, včetně podmínek pro její provoz (přístupové cesty, rozptylová studie, vodohospodářská ochranná opatření atp.).

B. 3. 7. Součástí PD bude Zemědělská a Lesní příloha, včetně popisu záborů ZPF a PUPFL.

B. 3. 8. Havarijný a povodňový plán - vzhledem k tomu, že se stavba se nachází v OPVZ Ligary a záplavovém území vodního toku Litava, bude součástí PD návrh havarijního a povodňového plánu.

- 4.10.3. Dokladová část bude obsahovat kapitulu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části. Zde budou řazena následující vyjádření: např. stanovisko k soustavě NATURA 2000, rozhodnutí o zásahu do VKP, souhlas o vynětí ze ZPF, vyjádření k odnětí PUPFL, výjimky, atp.

Na základě podrobně zpracovaných částí PD a biologického průzkumu, bude zpracováno Oznámení dle přílohy č. 3, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění. V části dokumentace B, bodě 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry - budou vyhodnoceny kumulativní vlivy i okolních navazujících staveb (viz kap. 3).

Součástí oznámení bude i vyhodnocení projektu z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení adaptačních a mitigačních opatření stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivu na životní prostředí.

Zhotovitel nejpozději 14 dní před odevzdáním tištěné verze podkladu EIA zašle dílo (v otevřené elektronické verzi) k připomínkám na SSV.

V případě, že ze závěru zjišťovacího řízení vyplyne nutnost posoudit záměr v celém procesu EIA, bude na základě připomínek a požadavků vzešlých ze zjišťovacího řízení dopracována Dokumentace EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Položka Dokumentace EIA bude samostatně oceněna a v případě, že ze závěru zjišťovacího řízení vyplyne, že předmětný záměr nepodléhá dalšímu posuzování, bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce).

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. Na začátku a konci stavby budou ve všech rozhodujících profesích vždy navrženy 2 stavy – cílový stav podle schválené studie proveditelnosti a přechodné stavy řešící napojení do stávajícího stavu.
- 5.1.2. Objednatel požaduje zpracovat první dílčí plnění obsahující koncept technického řešení k projednání a odsouhlasení. První dílčí plnění bude obsahovat následující části: dopravní technologie, situace dopraven, návrh GPK traťových úseků a rámcový popis jednotlivých SO a PS v rozsahu souhrnné technické zprávy. První dílčí plnění bude obsahovat vyčíslení investičních nákladů, které bude provedeno podle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti. Součástí bude zároveň ověření, že navržené technické řešení nemá negativní dopad na ekonomické hodnocení schválené varianty studie proveditelnosti. Ověření bude doloženo analýzou citlivosti nebo přepočtem finanční a ekonomické analýzy schválené varianty SP.
- 5.1.3. Zhotovitel navrhne a posoudí vybrané SO a PS dané stavby, které z důvodů vzájemných technických a provozních vazeb nelze zprovoznit a aktivovat v samostatných stavbách. Tyto PS a SO mohou být na základě rozhodnutí objednatele v závěru prací na ZP+PD vyčleněny do samostatné nadstavbové stavby.
- 5.1.4. Ekonomické hodnocení v ZP bude zpracováno podle platné metodiky v době zadání této zakázky a bude vycházet ze schválené varianty studie proveditelnosti.
- 5.1.5. Pokud v procesu připomínkového řízení nebo v procesu EIA budou stanoveny (další/nové) podmínky/náležitosti/změny, které nebudou v souladu s předloženým Záměrem projektu, bude provedena aktualizace ZP.
- 5.1.6. Zhotovitel bude respektovat příslušné níže uvedené závěry z jednání Centrální komise Ministerstva dopravy, týkající se dané zakázky.

Centrální komise MD rozhodla, že:

1. Schvaluje studii proveditelnosti „Veselí nad Moravou – Blažovice (-Brno)“
2. Ke sledování v dalších stupních přípravy akce schvaluje variantu ABe-K0e s následujícími podmínkami:
 - a) Koordinovat akce „Přeložka železniční tratě u obce Vícemilice“ a „Silniční stavba I/50 Bučovice – obchvat“, s tím, že vyvolané investiční náklady, související s realizací přeložky, budou hrazeny investorem předmětné silniční stavby, aby nebyly ohroženy výsledky ekonomického hodnocení zvolené varianty.

- b) Sledovat investiční náklady s ohledem na nízkou přepínací hodnotu citlivostní analýzy ekonomického hodnocení

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

- 5.1.7.1. Výluky pro provedení geotechnického průzkumu je nutné nárokovat, dle pravidel pro plánování výlukové činnosti na tratích provozovaných SZDC, nejméně 3 měsíce před požadovaným termínem průzkumu. Nárokovány mohou být pouze výluky v maximálním rozsahu 6 až 8 hodin. Počet výluk musí být nárokován v přiměřeném množství a s ohledem na omezení železničního provozu.
- 5.1.7.2. Pro provedení geotechnického průzkumu v rámci předmětné stavby Objednatel nepředpokládá náhradní autobusovou dopravu.

5.1.8. Podmínky odevzdání Záměru projektu

- 5.1.8.1. Záměr projektu včetně povinných příloh a ekonomického hodnocení k projednání

Počet vyhotovení:

- 2x v listinné podobě, označením „NÁVRH ZP k projednání“
- 2x CD (DVD) elektronické podobě v otevřené formě včetně CBA tabulek

- 5.1.8.2. Záměr projektu včetně povinných příloh a ekonomického hodnocení

Počet vyhotovení:

- 4x v listinné podobě
- 3x CD (DVD) v elektronické podobě v uzavřené formě (*.PDF)
- 2x CD (DVD) v elektronické podobě v otevřené formě včetně CBA tabulek

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>.