

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



*Správa železniční dopravní cesty*

**Příloha č. 3 c)**

# **ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

**PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE**

**PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ**

**(DSP)**

**„Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“**

Datum vydání: 11. 06. 2018

## OBSAH

<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>3</b>
<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>4</b>
1.1. ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA.....	4
1.2. UMÍSTĚNÍ STAVBY.....	4
<b>2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....</b>	<b>4</b>
2.1. DOKUMENTACE .....	4
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI .....</b>	<b>4</b>
<b>4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA .....</b>	<b>5</b>
4.1. VŠEOBECNĚ.....	5
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....	5
4.3. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	5
4.4. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....	6
4.5. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	7
4.6. OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	8
4.7. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK .....	8
4.8. NÁSTUPIŠTĚ .....	9
4.9. MOSTY, PROPUSTKY, ZDI.....	10
4.10. ŽELEZNIČNÍ TUNELY.....	11
4.11. OSTATNÍ OBJEKTY .....	12
4.12. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	12
4.13. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	12
4.14. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	13
<b>5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY .....</b>	<b>13</b>
<b>6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>14</b>
<b>7. PŘÍLOHY .....</b>	<b>14</b>

## SEZNAM ZKRATEK

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

ASHS .....	Autonomní samočinný hasicí systém
AVV .....	Systém automatického vedení vlaku
BC .....	Blending Call
BTS .....	Základnová převodní stanice
CDP .....	Centrální dispečerské pracoviště
DDTS .....	Dálková diagnostika technologických systémů
DOÚO .....	Dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DŘT .....	Dispečerská řídicí technika
ED .....	Elektrodispečink
EOV .....	Elektrický ohřev výhybek
ETCS .....	Evropský vlakový zabezpečovač
EZS .....	Elektronická zabezpečovací signalizace
GVD .....	Grafikon vlakové dopravy
GPK .....	Geometrické parametry koleje
KO .....	Kolejové obvody
LDP .....	Lokální detekce požáru
LDSŽ .....	Lokální distribuční síť železnice
PPV .....	Pracoviště pohotovostního výpravčího
RBC .....	Radiobloková centrála
SNB .....	Správa nádražních budov
SÚ .....	Stavědlová ústředna
SZZ .....	Staniční zabezpečovací zařízení
TK .....	Traťová kolej
TV .....	Trakční vedení
TZZ .....	Traťové zabezpečovací zařízení
ZDP .....	Zařízení dálkového přenosu

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1. Účel a rozsah předmětu díla

- 1.1.1. Předmětem zadání je zpracování dokumentace pro stavební povolení stavby „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“. Hlavním cílem stavby jsou zvýšení traťové rychlosti, zvýšení kapacity výstavbou odbočky Svitava, zajištění parametrů interoperability, zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a obecně zajištění souladu s požadavky TSI.
- 1.1.2. Rozsah díla „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ je zpracování dokumentace ve stupni DSP včetně všech dokladů a příloh potřebných pro stavební povolení, zpracování žádostí o potřebná stavební povolení včetně všech vyžadovaných podkladů a příloh, zpracování a předání podkladů pro zadávací řízení na realizaci stavby a zajištění výkonu AD.
- 1.1.3. Pro SO a PS, které budou podléhat územnímu řízení, bude zpracována DUR dle zákona č. 183/2006 v platném znění, včetně kompletních podkladů pro územní řízení a vyplněné žádosti o vydání územního rozhodnutí.
- 1.1.4. Předmět díla bude projednán s orgány státní správy, samosprávy a dalšími předpokládanými účastníky územního řízení a jejich požadavky budou v dokumentaci zapracovány po dohodě s Objednatелеm.
- 1.1.5. Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, podrobného geotechnického průzkumu, korozního průzkumu a dalších průzkumů nezbytných k návrhu technického řešení.

### 1.2. Umístění stavby

- 1.2.1. Místem stavby je železniční trať 326A v úseku Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov (mimo).
- 1.2.2. TÚDÚ 200206.
- 1.2.3. Stavba začíná cca v km 161,680 a končí cca v km 170,870. Stavba se nachází na území Jihomoravského kraje, okresy Brno a Blansko.
- 1.2.1. Správcem infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno.

## 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### 2.1. Dokumentace

- 2.1.1. Záměr projektu „Brno – Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“, investor SZDC, zhotovitel **NDCon s.r.o.**, červen 2018.
- 2.1.2. Souhrn připomínek a jejich vypořádání k ZP „Brno – Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“, investor SZDC, zhotovitel **NDCon s.r.o.**, červen 2018.

## 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 realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i v cizích investicích.
- 3.1.2. Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
  - a. „Adamov – Blansko, BC“, DSP, probíhá souběžně  
Předpoklad ukončení realizace 09/2023.
  - b. „Babice nad Svitavou ON – rekonstrukce“, realizace od 2018, akce SNB OŘ Brno
  - c. „Bílovice nad Svitavou ON – oprava“, realizace od 2018, akce SNB OŘ Brno
  - d. „DOZ Brno – Skalce nad Svitavou“, probíhá souběžně.
  - e. Případné další stavby mimodrážních investorů v dotčené lokalitě.
- 3.1.3. V rámci přípravy stavby je nutné zohlednit koordinaci s dalšími připravovanými a probíhajícími stavbami na trati Brno – Havlíčkův Brod – Kolín, a to ve vztahu k harmonogramu stavby a přípravě výluk. Jedná se o stavby:

- „Rekonstrukce ŽST Brno - Královo Pole“, probíhá souběžně ZP+DUR, předpoklad ukončení realizace 03/2022
- „Rekonstrukce traťového úseku Kuřim (mimo) – Tišnov (mimo)“, bude probíhat souběžně ZP+DUR, předpoklad ukončení realizace 12/2023
- „Rekonstrukce ŽST Tišnov“, bude probíhat souběžně DSP, předpoklad ukončení realizace 12/2021
- „Rekonstrukce ŽST Vlkov u Tišnova“, bude probíhat souběžně DSP, předpoklad ukončení realizace 12/2022
- „Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova (mimo) - Křižanov (mimo)“, bude probíhat souběžně DSP, předpoklad ukončení realizace 12/2022
- „Rekonstrukce traťového úseku Křižanov - Sklené nad Oslavou (mimo)“, bude probíhat souběžně DSP, předpoklad ukončení realizace 12/2021
- „Rekonstrukce ŽST Sklené nad Oslavou“, bude probíhat souběžně DSP, předpoklad ukončení realizace 12/2021
- „Rekonstrukce traťového úseku Příbyslav – Pohled“, probíhá souběžně ZP+DUR, předpoklad ukončení realizace 06/2022
- „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod“, bude probíhat souběžně ZP+DUR, předpoklad ukončení realizace 06/2023

#### 4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

##### 4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Projektová dokumentace bude vycházet ze Záměru projektu.
- 4.1.2. V řešeném úseku bude navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku a bude navržena nová odbočka Svitava. Dále bude navržena rekonstrukce tunelů, mostních objektů a propustků, opěrných zdí a skalních svahů. V zastávkách budou navržena nová nástupiště a přístupové cesty v souladu s TSI PRM. V rozsahu kolejových úprav budou navrženy úpravy trakčního vedení, kotevní úseky budou nově rekonstruovány.
- 4.1.3. Rekonstrukce železniční infrastruktury bude navržena s ohledem na splnění požadavků ETCS (umístění nástupiště a jejich délka, dělení kolejových úseků, atd.).
- 4.1.4. Pro zpracování tohoto stupně dokumentace je zapotřebí provést podrobný geotechnický průzkum zejména železničního spodku, tunelů a opěrných zdí. Zhotovitel bude práce na geotechnickém průzkumu provádět v nočních hodinách, ve výlukách vlakové dopravy určené objednavatelem, dle pravidel pro plánování výlukové činnosti na tratích provozovaných SŽDC, předpis D 7/2.

##### 4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Provozní a dopravní technologie bude zpracována v souladu s požadavky Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění.
- 4.2.2. Zhotovitel požádá o potvrzení či upřesnění rozsahu osobní dopravy u objednavatele veřejné osobní dopravy.
- 4.2.3. Budou ověřeny jízdní doby, provozní intervaly a ukazatele propustnosti ze ZP.
- 4.2.4. Pro výhledový rozsah dopravy bude zpracován výhledový GVD, pro období 4hodinové přepravní špičky. Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 4.2.5. Bude uveden přehled výhledových frekvencí cestujících v železničních zastávkách.
- 4.2.6. V provozní a dopravní technologii bude zohledněna nová odbočka Svitava.

##### 4.3. Zabezpečovací zařízení

###### 4.3.1. Popis stávajícího stavu:

- 4.3.2. Výstroj TZZ směr Adamov je ve stavědlové ústředně St. 6 - Hády. V mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov je instalováno obousměrné traťové zabezpečovací zařízení typu automatický blok AB3-88A s národním vlakovým zabezpečovačem typu LS. Volnost traťových úseků je zajištěna pomocí kolejových obvodů typu KO 3102. Rok výstavby 1997. Napájení je z rozvodu 6 kV/50 Hz. V mezistaničním úseku se nachází balízy pro vstup do oblasti ETCS.

###### 4.3.3. Požadavky na nový stav:

- 4.3.1. Nutno splnit podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky, v platném znění.
- 4.3.2. Pro nasazení systému ERTMS/ETCS nutno vzít v úvahu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č.j. 20009/2018-SZDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018“ (v příloze).
- 4.3.3. Na nově vzniklé odbočce Svitava bude navrženo SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s dálkovým ovládáním ze ŽST Adamov. Po přepnutí celé trati na CDP Přerov bude i odbočka řízena z CDP. Dopravna bude kryta vjezdovými návěstidly.
- 4.3.4. V mezistaničním úseku Brno-Maloměřice – Adamov bude stávající traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 ponecháno, v oblasti odbočky Svitava pak upraveno na novou konfiguraci. Zábrazdná vzdálenost zůstává stávající.
- 4.3.5. U nově zřízených návěstidel budou doplněny balízy ETCS. Bude provedena úprava software RBC na CDP Přerov a vybudování nové RBC v PPV Brno.
- 4.3.6. K umístění technologických zařízení budou využity přednostně stávající budovy a prostory.
- 4.3.7. Součástí dokumentace musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ včetně napájení jejich kolejových obvodů.
- 4.3.8. S ohledem na nové SZZ je nutno řešit nově ukolejnění včetně nového návrhu KSÚ a TP. Při řešení uzemnění nutno respektovat „Stanovisko k ukládání zemnicího pásu do kabelové rýhy“ č.j. 3975/2015-O14 z 27.1.2015 (v příloze).
- 4.3.9. Pro nové ZZ budou navrženy nové kolejové obvody s přenosem kódu národního vlakového zabezpečovače. V nově budovaných zařízeních nesmí být kolejové obvody, které nevyhovují normě ČSN 34 2613 ed. 3 příloze B. Pro správnou činnost kolejových obvodů nutno zajistit předepsané hodnoty svodové admitance.
- 4.3.10. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007-Z Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků. Diagnostika zabezpečovacích zařízení, v platném znění, s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby a na pracoviště DŽDC CDP Přerov.
- 4.3.11. Nutno respektovat Směrnici SZDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení – zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd.
- 4.3.12. Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení a to včetně úprav systému ETCS.

#### **4.4. Sdělovací zařízení**

##### **4.4.1. Popis stávajícího stavu:**

- 4.4.2. V celém mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov je k dispozici digitální traťový rádiový systém GSM-R.
- 4.4.3. U vjezdových návěstidel, všech návěstních bodů automatického bloku a u tunelů jsou instalovány objekty traťových telefonů, které jsou opakovaně poškozovány.
- 4.4.4. Zastávky jsou vybaveny rozhlasovým zařízením TORNZ, instalovaným v místnosti osobní pokladny. TORNZ je připojen pomocí metalického páru TK. Na přístřešcích zastávek a na rozhlasu jsou umístěny reproduktory jedné rozhlasové větve. Dále jsou instalovány hlasové majáčky pro nevidomé. V obou zastávkách je základnová stanice BTS sítě GSM-R.

##### **4.4.5. Požadavky na nový stav:**

- 4.4.6. Stávající trubky a kabely budou zachovány, ochraňovány a případně přeloženy pro uvolnění staveniště v souvislosti s vybudováním odbočky Svitava. Metalické kabely se naspojkují v místě přesměrování na stávající úseky. Optické kabely se v provizorním stavu naspojkují na stávající úseky, v definitivním stavu se vymění celé úseky mezi stávajícími spojkami tak, aby v trase nevznikly nové spojky, s výjimkou spojky nového výpichu z DOK SZDC do nové budovy odbočky Svitava.
- 4.4.7. V definitivním stavu se stávající optický kabel vymění za nový optický kabel 72vl. Konstrukce optického kabelu a veškeré vyvedení optických vláken bude navrženo v souladu s pokynem SZDC "Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SZDC" č. j. 27150/2017-SZDC-O14 ze dne 27. 6. 2017 (v příloze).

- 4.4.8. Do nového technologického objektu v odb. Svitava se provede výpich ze stávajícího optického kabelu 36vl. (zabezpečovací + sdělovací vlákna) i z nového kabelu 72vl. (sdělovací vlákna), dále se provede výpich ze stávajícího metalického traťového kabelu.
- 4.4.9. V novém technologickém objektu v odbočce Svitava se vybuduje následující sdělovací technologie: EZS, ASHS, doplnění přenosového systému (datový uzel + switch TechLan), strukturovaná kabeláž, hodinové rozvody, doplnění komunikačních terminálů.
- 4.4.10. Pro prostory požárně střežené bude vypracováno požárně bezpečnostní řešení. Prostory s technologickým zařízením budou chráněny komplexním ASHS nebo LDP (ZDP) v závislosti na stanovisku O30. V rámci PS sdělovacího zařízení se zajistí také všechny provizorní stavy stávajícího sdělovacího zařízení při jednotlivých stavebních postupech. Systém EZS musí poskytovat informace o poruchách do DDTS podle TS 2/2008-ZSE.
- 4.4.11. V celém traťovém úseku budou demontovány venkovní telefonní objekty u návěstidel autobloku, výpichy z traťového kabelu budou zrušeny. U vjezdových návěstidel a tunelových portálů v obou traťových kolejích budou venkovní telefonní objekty nahrazeny novými v provedení odolnému proti mechanickému poškození.
- 4.4.12. Na zastávkách vybudován nový rozhlas s rozhlasovou ústřednou, nový informační systém. Nové informační tabule budou umístěné na nástupišťích. V rámci stavby bude vybudována příprava pro kamerový systém pro hlídání hran nástupišť a celkové zobrazení situace v zastávce. Do sdělovací místnosti bude dále doplněno nové hodinové zařízení se synchronizací času pomocí signálu DCF. Sdělovací místnost bude vybavena systémem EZS a LDP se zabezpečením vnitřních prostor a vstupu do a místnosti. Nové zařízení bude napojeno do systému DDTS.
- 4.4.13. Stávající digitální traťový rádiový systém GSM-R zůstane zachován.

#### **4.5. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení**

##### **4.5.1. Popis stávajícího stavu:**

- 4.5.2. Traťový úsek je elektrifikovaný soustavou 1 AC 25kV, 50Hz z roku 1998, napájení je z trakční napájecí stanice Blansko. Trakční vedení je převážně zavěšeno na bránových konstrukcích se směrovými lany. V tunelech je TV zavěšeno na speciálních závěsech pro stísněné prostory. U portálů tunelů jsou vždy vytvořena elektrická dělení s odpojovači na ruční pohon pro podélné elektrické oddělení úseků tunelů.
- 4.5.3. V traťovém úseku je v provozu kabel 6 kV/50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení. Dále je v provozu elektrické zařízení na zastávkách Bílovice nad Svitavou a Babice nad Svitavou. Napájení obou zastávek je z distribuční sítě v napěťové úrovni nn. Elektrický rozvod a osvětlení zastávky jsou částečně původní z roku 1981 a částečně rekonstruované v letech 1996, 1997 a 2012. Osvětlení ovládá výpravčí v nejbližší stanici.

##### **4.5.4. Požadavky na nový stav:**

- 4.5.1. Bude provedena rekonstrukce trakčního vedení, úsekových odpojovačů včetně pohonů, svodičů přepětí a všech komponentů trakčního, napájecího a zpětného vedení dle rozsahu kolejových úprav při posouzení jejich stavu pro možnost jejich ponechání při technickém návrhu. Stav trakčních podpěr včetně základu bude posouzen odborně způsobilou osobou na místním šetření. V případě ponechání trakčních podpěr bude provedena jejich protikoroziní ochrana.
- 4.5.2. Bude prověřeno, zda případné mycení křovin a náletových dřevin provede OŘ Brno na své náklady v rámci údržby v termínu do zahájení stavby v souladu kap. VII druhé části aktuálně platného Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně. V případě, že ano, bude tato skutečnost doložena vyjádřením OŘ v dokladové části, jinak bude řešeno zhotovitelem v rámci stavby.
- 4.5.3. Stávající ukolejnění bude upraveno na skupinové ukolejnění. Za tím účelem bude proveden výpočet dotykových napětí a návrh počtu a průřezu lan. Počet připojení lan ke kolejnici bude co nejnižší a přednostně se využijí středy stykových transformátorů.
- 4.5.4. Pro návrh dimenzování TV budou převzaty energetické výpočty ze stavby Adamov – Blansko, BC.
- 4.5.5. Rekonstrukce TV bude dále navržena dle stanoveného rozsahu rekonstrukce železničního spodku a svršku a dále minimálně v níže uvedeném rozsahu:
- V místech, kde rekonstrukce železničního spodku zasáhne do blízkosti stávajících základů podpěr, bude posouzena statická únosnost základů a navrženo jejich statické zajištění, nebo nahrazení novými podpěrami.

- V místech rozšíření osové vzdálenosti traťových kolejí a v místě nově budované odb. Svitava bude navržena rekonstrukce TV.
  - V zastavce Bílovice nad Svitavou budou navrženy nové podpěry TV v návaznosti na stavební úpravy nástupiště.
- 4.5.6. Elektrická dělení u tunelů budou zrušena a budou přeměněna na mechanická dělení. V tunelech budou prověřena místa uchycení stávajících konzol ve vztahu k dilatačním spárám.
- 4.5.7. Na odb. Svitava budou zatrolejovány kolejové spojky a dále bude odbočka oddělena elektrickými děleními z obou směrů. Ovládání odpojovačů bude zajištěno dálkově ovládanými pohony.
- 4.5.8. V celém úseku bude instalován nový kabel s izolační hladinou 22 kV a bude převážně zavěšen na TV z důvodu omezeného trasování. Bude provedeno statické posouzení únosnosti stávajících podpěr. Navržené řešení maximálně umožní provozování stávající soustavy 6 kV během stavby.
- 4.5.9. Napájení SZZ a TZZ bude splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.
- 4.5.10. Bude prověřena možnost realizace LDSŽ 22 kV s oboustranným napájením z TT Blansko a z nové rozvodny v Brně. V případě návrhu LDSŽ 22 kV na ni bude připojeno NZZ i dalších průběžných odběrů silnoproudu.
- 4.5.11. Na rekonstruovaných zastávkách Bílovice nad Svitavou a Babice nad Svitavou bude vybudováno nové osvětlení nástupišť a přístupových cest a zřízena nová rozvodna nn. Dále budou řešeny přeložky kabelových rozvodů nn.
- 4.5.12. Na odb. Svitava bude navržena nová trafostanice pro napájení zabezpečovacího zařízení. Na odbočce bude zřízen elektrický ohřev 4 ks výhybek, o jehož způsobu napájení se rozhodne na základě realizovatelnosti LDSŽ 22 kV. V případě napájení EOv z trakce bude napájení navrženo z obou stop TV. Rovněž bude na odb. Svitava zřízeno osvětlení výhybek a případné DOÚO.
- 4.5.13. Ovládání EOv bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče. EOv bude primárně v automatickém režimu s možností ruční obsluhy. EOv bude možné ovládat dálkově a bude začleněn do DDTS v souladu s SŽDC TS 2/2008-ZSE Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty, v platném znění (dále „TS 2/2008-ZSE“).
- 4.5.14. Při projektování bude respektováno "Stanovisko O14 k elektrickému ohřevu výhybek se systémem s proudovými chrániči" č.j. 11545/2016-SŽDC-O14 ze dne 14.3.2016.
- 4.5.15. Návrh nového venkovního osvětlení železničních prostor, nástupišť a přístupových komunikací pro cestující bude podle požadavků nové normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, a předpisu SŽDC E11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC, v platném znění. Bude zpracován a odsouhlasen "Protokol o určení venkovního osvětlení dráhy" v souladu s předpisem SŽDC E11. Stav osvětlení bude posouzen odborně způsobilou osobou na místním šetření. V případě ponechání osvětlovacích stožárů či věží bude provedena jejich protikoroze ochrana dle stavu.
- 4.5.16. Osvětlení bude možné ovládat pomocí automatiky/ručně/dálkově. Osvětlení bude začleněno do DDTS v souladu s TS 2/2008-ZSE.
- 4.5.17. 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.
- 4.5.18. Navrhne se rozsah nezbytného dovybavení ED Brno.

#### **4.6. Ostatní technologická zařízení**

- 4.6.1. Popis stávajícího stavu: Stávající stav bude prověřen v rámci zpracování DSP.
- 4.6.2. Požadavky na nový stav: bez zvláštních požadavků.

#### **4.7. Železniční svršek a spodek**

##### **4.7.1. Popis stávajícího stavu:**

- 4.7.2. Jedná se o dvoukolejný úsek o přibližné délce cca 9,200 km. Celý úsek prošel v roce 1997 optimalizací. Během ní byla provedena sanace převážně části spodku a rekonstrukce svršku. V obou kolejích je svršek tvořen kolejnicemi 60E2 na pražcích B91S/1 s rozdělením „u“ s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14. V některých úsecích trati jsou zřízeny zkušební úseky s jiným typem upevnění nebo železničního svršku (Pandrol FastClip, W14NT, pražce B91T, atd.). Obě koleje jsou bezстыkové. S ohledem na směrové



poměry a provozní zatížení dochází k tvorbě a rychlému rozvoji defektoskopických vad a k bočnímu i svislému ojiždění kolejnic a k rozvoji vad pražců. Železniční spodek nevykazuje závady z hlediska únosnosti.

- 4.7.3. Dráha je vedena převážně v obloucích o poloměru  $R = 260$  až  $400$  m. Maximální podélný sklon v úseku je 5 promile s výjimkou krátkého úseku mezi výhybkami žst. Brno-Maloměřice St. 6 a tunelem č. 205, kde je sklon 10 promile. Traťová rychlost nepřesahuje  $80$  km/h, resp.  $90$  km/h pro  $V_k$ .

**4.7.4. Požadavky na nový stav:**

- 4.7.5. V úseku km 168,260 – 170,250 bude ověřena únosnost pražcového podloží zatěžovacími zkouškami, na jejichž základě bude rozhodnuto o případném zřízení nových podkladních vrstev.

- 4.7.6. GPK dozná změn v těchto úsecích:

- V zastávce Bílovice nad Svitavou bude stávající směrový poloměr  $R = 290$  m upraven na minimálně  $R = 300$  m tak, aby mohla být instalována nástupiště výšky  $550$  mm.
- V úseku km 165,100 – 165,500 bude pro dosažení osově vzdálenosti  $4,00$  m odsunuta kolej č. 2 o  $20$  cm vpravo. Posun si vyžádá úpravu římsy opěrné zdi vpravo.
- V úseku km 165,810 – 166,500, v souvislosti se zřízením odbočky Svitava, bude rozšířena osová vzdálenost kolejí na  $4,75$  m. Odbočka bude zřízena z výhybek J60 1:14-760, dvě krajní výhybky budou transformovány do oblouku  $R = 3000$  m. Zřízení odbočky si vyžádá výstavbu opěrné zdi vpravo od trati.
- V úseku km 166,650 – 167,100 bude pro odstranění propadu rychlosti  $V_{150}$  navržena náhrada složeného oblouku  $R = 272/298$  m jedním obloukem  $R = 290$  m, s příčnými posuny do  $50$  cm. Posun si vyžádá rozšíření stezky betonovými prefabrikáty U3.
- V zastávce Babice nad Svitavou bude pro odstranění propadu rychlosti  $V_{130}$  navržena směrová úprava s příčnými posuny do  $30$  cm.
- V úseku km 170,500 – 170,869 bude pro odstranění propadu rychlosti navržena směrová úprava s příčným posunem do  $60$  cm. Posun osy koleje si vyžádá rekonstrukci původní kamenné opěrné zdi vlevo trati.

- 4.7.7. Další úpravy konstrukčních vrstev a odvodnění budou navrženy v úsecích, kde se počítá s příčnými posuny osy koleje dle 4.7.6.

- 4.7.8. V rámci stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku v obou kolejích předmětného úseku svrškem tvaru 60E2 na betonových pražcích s upevněním W14 hmotnosti min.  $300$  kg rozdělení „u“. V obloucích o poloměrech menších než  $1300$  m budou navrženy kolejnice z materiálu R350 HT. V obloucích o malých poloměrech bude užito upevnění se zvýšenou odolností proti bočnímu namáhání a pražce s pružnou ložnou plochou. Kolej bude zřízena jako bezstyková. V obloucích malých poloměrů budou osazeny pražcové kotvy. V úseku km 161,775-161,934 bude ponechán zkušební úsek betonových pražců.

- 4.7.9. Technické řešení bude obsahovat návrh traťové rychlosti pro  $V_{100}$ ,  $V_{130}$ ,  $V_{150}$ ,  $V_k$ , který bude převzat ze záměru projektu. Při návrhu GPK bylo použito mezních a maximálních hodnot parametrů GPK.

- 4.7.10. Bude rekonstruováno odvodnění. Návrh odvodnění bude proveden na základě hydrotechnického průzkumu a prověřeno hydrotechnickými výpočty. V místě návrhu vsakovacích objektů bude provedena vsakovací zkouška. V případě návrhu zaústění odvodnění do stávajících kanalizačních systémů je podmínkou tohoto řešení souhlas vlastníka a ověření funkčnosti těchto systémů.

- 4.7.11. Bude navržena rekonstrukce drážních stezek a vymýcení náletových křovin z drážního tělesa.

- 4.7.12. V celém úseku budou nově navrženy výstroje a značení trati.

**4.8. Nástupiště**

**4.8.1. Popis stávajícího stavu:**

- 4.8.2. V zastávkách Bílovice a Babice nad Svitavou se nacházejí vnější nástupiště délek  $190$  m s výškou nástupních hran  $300$  mm. Přístup na nástupiště je bezbariérový. Betonové prefabrikáty vykazují sníženou stabilitu polohy a destrukci betonu. Příchod na nástupiště u koleje č. 1 i 2 je chodníky, spojení mezi nástupišti zajišťuje přilehlé železniční mosty.

**4.8.3. Požadavky na nový stav:**

- 4.8.4. Nová nástupiště zastávek budou navržena s výškou hrany 550 mm nad TK a délkou nástupních hran 170 m. Technický návrh, včetně přístupu k nástupišťům, bude 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.
- 4.8.5. V zastávce Bílovice nad Svitavou bude upraven bezbariérový přístup na nástupiště u koleje č. 2 (šikmý chodník na opěrné zdi) pro novou výšku nástupiště. Pro zkrácení přístupu z nových parkovišť (samostatná stavba) na nástupiště u koleje č. 1 bude nově navržen podchod pod kolejemi v km 164,375. Bezbariérový přístup zůstane zachován po chodníku pod mostem v km 164,461, od kterého bude vybudován nový chodník ve sklonu na nástupiště u koleje č. 1. V nástupišti bude navržen kabelovod.
- 4.8.6. V zastávce Babice nad Svitavou budou upraveny bezbariérové přístupy na nástupiště u obou kolejí pro novou výšku nástupiště. V nástupišti bude navržen kabelovod.

#### **4.9. Mosty, propustky, zdi**

##### **4.9.1. Popis stávajícího stavu:**

- 4.9.2. V předmětném úseku se nachází celkem 33 mostních objektů. Z toho je 20 mostů a 13 propustků. Většina propustků a některé mosty nebyly během rekonstrukce v roce 1997 stavebně upraveny. Některé mosty byly v rámci koridorových staveb pouze sanovány, životnost těchto úprav fakticky končí. V úseku byly ponechány dva mosty s ocelovými nosnými konstrukcemi s mostnicemi, oba v oblouku o malém poloměru, u kterých se opakovaně objevují závady v uložení NK, v uložení mostnic s nepříznivým vlivem na GPK.
- 4.9.3. V úseku se dále nachází celkem 13 ks zdí o celkové délce 1921 m s průměrnou výškou cca 8 m. U zdí převládá zdivo z prostého betonu nad železobetonovým či kamenným zdivem. Dle statického schéma byla většina stávajících zdí navržena jako gravitační a zbývající část vyšších zdí byla navržena s lokálním zakotvením do skalního masívu. Vyskytují se zdi:
- Opěrné: 4 ks o celkové délce 888 m s průměrnou výškou cca 7 m
  - Zárubní: 8 ks o celkové délce 923 m s průměrnou výškou cca 6 m
  - Obkladní: 1 ks o celkové délce 110 m s průměrnou výškou cca 21 m
- 4.9.4. Trasa je vedena členitým údolím vymezeným příkrými svahy převážně skalního charakteru. Jedná se o skalní horninu tvořenou granodiority nebo žulosyenity s přechodem do pískovců. Propustnost je převážně puklinová. Masiv je intenzivně deformačně a metasomaticky porušen - vykazuje trhliny, pukliny, různá poruchová pásma, různé stupně zvětvování. Na jednotlivých skalních plochách jsou patrné v lokálních místech blokové pohyby, povrchové ploužení, sesouvání podél složených smykové ploch, stékání svahových uloženin, sesypávání, opadávání úlomků a odvalové říčení. Území je vedeno u České geologické služby jako území se svahovými nestabilitami. Sanace skal nebyla při optimalizaci tratě prováděna. V současnosti jsou některé úseky tratě ohroženy pádem kamenů a stromů na trať. V rámci údržby tratě se nebezpečné lokální pláště skalních svahů s velmi vysokými faktory rizik průběžně pouze odstraňují.
- 4.9.5. Požadavky na nový stav:**
- 4.9.6. Bude provedena diagnostika u všech mostních objektů (stavebně technický průzkum, geotechnické průzkumy, geologické sondy, ověření skrytých rozměrů).
- 4.9.7. U mostních objektů bude přepočtem prokázáno, že vyhoví na posouzení přechodnosti železničních vozidel alespoň o účinku traťové třídy zatížení D4/120. Přepočty budou provedeny podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů č.j. S 30135/2015-O13 ze dne 31.7.2015 na základě výsledků stavebně-technických průzkumů.
- 4.9.8. Na základě výsledků diagnostiky a provedeného přepočtu všech mostních objektů, bude upřesněn rozsah navržených úprav ze ZP.
- 4.9.9. 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).
- 4.9.10. Kabelové trasy budou přednostně vedeny mimo nosnou konstrukci, zemí nebo po vlastní podpěrné konstrukci (lávce) s ohledem na finanční, majetkoprávní podmínky atd.
- 4.9.11. Přednostně budou navrženy objekty s průběžným kolejovým ložem, na propustcích přednostně s otevřeným kolejovým ložem.

- 4.9.12. Odvodnění mostních objektů bude navrženo s ohledem na záplavová území, přednostně navrženo do nejbližšího přirozeného recipientu.
- 4.9.13. 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 73 6301 kabelové trasy přednostně situovat mimo mostní objekty, buď do společné zemní trasy (včetně protlaku) nebo na samostatnou kabelovou lávku.
- 4.9.14. Bude nově navržen podchod pro cestující na zastávce Bílovice nad Svitavou v km 164,375, od parkovišť umístěných u točny MHD na nástupiště u koleje č. 1.
- 4.9.15. Nově navržené budou tyto zdi:
- V km 164,372 až 164,457 (v zastávce Bílovice n. S. v souvislosti s rekonstrukcí přístupových cest) opěrné zdi s proměnnou výškou nad terénem cca od 0,5 m do 6,6 m. Dvojce opěrných zdí umožní po levé straně ve svahu železničního náspu zřízení bezbariérového přístupu ze stávajícího terénu na nástupiště se sklonem povrchu chodníku 1:12. Nosnou konstrukci opěrných zdí budou tvořit železobetonové piloty se ztužujícím římsovým věncem, který bude lokálně kotven. Piloty budou uspořádány ve dvou rovnoběžných řadách za sebou. Do římsového věnce budou uchyceny sloupky zábradlí.
  - V km 166,020 až 166,330 (při odbočce Svitava) opěrná zeď zajišťující výškový rozdíl cca 3 m, který bude vymezen horní hranou železničního náspu a povrchem stávajícího terénu. Nosná konstrukce opěrné zdi bude ze železobetonu a předpokládá se tvaru L s předním výstupkem základu. Dřík zdi bude ukončen železobetonovou římsou, do které bude osazeno ocelové zábradlí. Stávající konstrukce v patě železničního náspu jsou tvořeny ze smíšeného zdiva a budou v délce nové zdi odbourány.
- 4.9.16. Ostatní zdi v celém předmětném úseku budou rekonstruovány na základě průzkumu, nejméně však v rozsahu:
- Mechanické očištění, utěsnění dilatačních spár, zabezpečení proti stékající vodě na styku nosné konstrukce se zeminou (po odstranění stávajícího svršku). Budou navrženy nezbytné změny v souvislosti se změnou GPK dle 4.7.8.
- 4.9.17. Bude navrženo zajištění všech svahů, které potenciálně mohou ohrožovat bezpečnost železničního provozu v předmětném úseku. Bude postupováno v souladu s „Metodickým pokynem Ministerstva dopravy ČR pro přípravu, realizaci a sledování liniových staveb ve vztahu k riziku svahových deformací včetně řešení mimořádných událostí“.

#### **4.10. Železniční tunely**

##### **4.10.1. Popis stávajícího stavu:**

- 4.10.2. V úseku se nacházejí čtyři dvoukolejné tunely č. 205, 206, 207 a 208. Tunely č. 205 a 206 byly rekonstruovány v 90. letech, tunely 207 a 208 prošly poslední rekonstrukcí v roce 1971. Jedná se o ražené tunely ve skalním masívu. Portály tunelů jsou ze železobetonového zdiva a jsou situovány v otevřených zářezech, jejichž nestabilní polohy jsou zajištěny kotvením s pláštěm ze stříkaného betonu či ochrannou sítí. Ostění je tvořeno ze stříkaného betonu nebo betonovými opěrami, do kterých je opřena kamenná klenba s provedenou těsnicí a výplňovou injektáží. Odvodnění tunelů je zajištěno bočními oboustrannými tunelovými stokami, které jsou u portálů zaústěny do příkopů.

##### **4.10.3. Požadavky na nový stav:**

- 4.10.4. Tunely č. 205 a 206:

Nad portály tunelu budou povrchy skalních svahů zářezu zbaveny dřevin a zvětralých, uvolněných částí skalní horniny. Skalní svah zářezu bude zajištěn stříkaným betonem s výztuží nebo sítěmi, uchycenými do skalního masívu pomocí svorníků a lan. Rekonstrukce portálů a portálových částí zahrne mechanické očištění, reprofilaci betonového povrchu, rekonstrukci souvrství vodotěsných izolací nacházející se nad portálovými částmi krycích desek. Příkopy a tunelové stoky budou rekonstruovány do předepsaného tvaru. Bude navržena kompletní rekonstrukce ostění tunelu s injektáží prosakujících míst ostění, zejména bude zcela zamezeno jakýmkoliv průsakům ve vrcholu tunelu. Bude navrženo nové bezpečnostní značení na ostění.

- 4.10.5. Tunely č. 207 a 208:

Bude provedena rekonstrukce portálů a portálových částí, která zahrne odstranění dřevin, případně vykácení lokálních stromů, mechanické očištění, lokální hloubkové přespárování zdiva, rekonstrukci

souvrství vodotěsných izolací nad portálovými částmi. Příkopy a tunelové stoky budou rekonstruovány do předepsaného tvaru. Bude navržena kompletní rekonstrukce ostění tunelu s injektáží prosakujících míst ostění, zejména bude zcela zamezeno jakýmkoliv průsakům ve vrcholu tunelu. Bude navrženo nové bezpečnostní značení na ostění.

#### **4.11. Ostatní objekty**

- 4.11.1. Od km 165,9 po napojení na silnici č. 374 (cca 1700 m) bude navržena rekonstrukce účelové komunikace vedoucí podél trati, která tvoří jediný možný přístup k odb. Svitava. Komunikace bude upravena v šíři 3,5 m. Pomocí brodů bude obnoveno převedení komunikace přes vodní toky vyústěné z propustků.
- 4.11.2. Součástí stavby budou nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace, kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.

#### **4.12. Pozemní stavební objekty**

##### **4.12.1. Popis stávajícího stavu:**

- 4.12.2. Na zastávce Bílovice nad Svitavou se nachází samostatná technologická budova na p. č. 94. Na zastávce Babice nad Svitavou se nachází budova zastávky s umístěnou technologií na p. č. 1208.

##### **4.12.3. Požadavky na nový stav:**

- 4.12.4. Na zastávce Bílovice nad Svitavou bude provedena kompletní rekonstrukce technologické budovy, zahrnující rekonstrukci vnějšího a střešního pláště. Vnitřní prostory budou upraveny pro umístění silnoproudé technologie a sdělovacích zařízení. Místnost sdělovacích zařízení bude propojena se sousední místností BTS. Bude navrženo odvětrání, resp. klimatizace místností.
- 4.12.5. Na odb. Svitava bude vystavěna nová technologická budova. Budova bude zděná, založená plošně na základových pasech a zastřešená plochou střechou. Plocha nově vystavěného objektu bude přibližně 100 m<sup>2</sup> a výška včetně atiky se předpokládá do 5 m. Místnosti pro technologie budou následující:
  - Rozvodna silnoproudu o ploše přibližně 24 m<sup>2</sup>.
  - Technologické místnosti zabezpečovacích zařízení – místnost zdrojů o ploše přibližně 12 m<sup>2</sup> a místnost stavědlová o ploše přibližně 8 m<sup>2</sup>.
  - Technologická místnost sdělovacích zařízení o ploše přibližně 8 m<sup>2</sup>.

Bude navržena klimatizace objektu s jednotkami umístěnými na vnějším plášti objektu nebo na střeše.

- 4.12.6. Na zastávce Babice nad Svitavou budou provedeny stavební úpravy budovy zastávky pro umístění technologií. Pro silnoproud bude využito stávající místnosti, ve které bude pouze provedena rekonstrukce povrchů. Pro sdělovací technologii bude vybudována nová místnost o ploše přibližně 12 m<sup>2</sup>. Místnost bude zbudována včetně nového vstupu a umístěna vedle stávající místnosti BTS.
- 4.12.7. V rámci rekonstrukce nástupišť zastávek budou, s výjimkou nástupiště u koleje č. 1 v Bílovicích nad Svitavou, navrženy nové přístřešky na nástupištích. Předpokládá se použití prefabrikovaných železobetonových přístřešků tvaru U, s řešením stěn „antivandal“, případně jiné při omezených prostorových možnostech (u koleje č. 2 v Bílovicích nad Svitavou). Nástupiště budou doplněna novým mobiliářem (lavičky, koše, ad.) v provedení „antivandal“.
- 4.12.8. U všech stávajících pozemních objektů, které budou předmětem rekonstrukce, bude provedeno vyhodnocení, zda zásah do objektu bude posuzován jako Změna I ve smyslu ČSN 73 0834. Následně pak budou zhodnoceny technické požadavky v obsahu a rozsahu čl. 4 ČSN 73 0834, případně proveden návrh takových úprav, které nezhorší stávající podmínky požární bezpečnosti.
- 4.12.9. Budou upřesněny požadavky na požární odolnost ucpávek, resp. těsnění ve smyslu ČSN 73 0810, resp. požadavky na minimalizaci škod s ohledem na možnosti šíření požáru do reléových domků či jiných technologických objektů, jestliže budou přivedeny kabely z jiného prostředí než přímo z terénu.
- 4.12.10. Bude navržena demolice zbytných objektů ve správě SZDC a odsouhlasena OŘ Brno.

#### **4.13. Životní prostředí**

- 4.13.1. Pokud dojde ke změně parametrů a činností, ke kterým příslušný úřad vydal své stanovisko, tzn. změny technického řešení stavby, změny návrhových intenzit dopravy a traťových rychlostí apod., je třeba se dotázat příslušného úřadu, zda i při uvedených změnách platí vydané stanovisko, že záměr nepodléhá posuzování z hlediska vlivů na životní prostředí.

4.13.2. V projektové dokumentaci budou popsány jednotlivé složky životního prostředí:

Vyhodnocení stavebního záměru 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 vlivů na životní prostředí.

**Biologický průzkum** - v rozsahu požadavků příslušného orgánu ochrany přírody.

**Dendrologický průzkum** - kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem GŘ ze dne 31.10.2016, č.j.: S 43941/2016-SŽDC-O15. Upozorňujeme na nutnost získání závazného stanoviska orgánu ochrany přírody dle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb.

**Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz**

**Akustická studie** - včetně výpočtu hluku ze stavební činnosti, měření hluku a vibrací a návrhu případných protihlukových opatření - nutné zpracovat dle Metodického pokynu pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy ze dne 4.1.2018, č.j.: 50023/2017-SŽDC-GŘ-O15.

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

**Posouzení stavby na problematiku ovzduší**

**Zemědělská příloha**

**Lesní příloha**

**Havarijní a povodňový plán**

**4.14. Zásady organizace výstavby**

- 4.14.1. Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.14.2. Prioritně se bude sledovat vyloučení celého úseku Brno-Maloměřice – Blansko pro realizaci předmětné stavby a stavby „Adamov - Blansko, BC“. Součástí stavby „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ je zřízení odbočky Svitava. Zprovoznění odb. Svitava bude přednostně navrženo již na začátku stavby. Tuto skutečnost je nutné zohlednit v návrhu ZOV.
- 4.14.3. Bude navržena kumulace prací vyžadující zastavení provozu a délka a počet těchto období bude minimalizována.
- 4.14.4. Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. ZZ a trakčního vedení. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.14.5. Aktivace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení bude probíhat po skončení kolejových výluk při vyloučeném provozu.
- 4.14.6. 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 (námezníkem, hrotem výhybky, návěstidlem, kilometricky)
  - činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízd 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.

**5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY**

- 5.1.1. Pro SO a PS, které budou podléhat územnímu řízení, zadavatel požaduje zpracovat dílčí plnění obsahující DUR dle zákona č. 183/2006 v platném znění a vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, v platném znění, včetně kompletních podkladů pro územní řízení a vyplněné žádosti o vydání územního rozhodnutí. Pro tyto účely budou dle rozsahu zadání použity VTP/ZP+DUR/08/18 a OP/DUR/02/18, které jsou přílohou smlouvy.

Rozsah tohoto plnění si zadavatel vyhrazuje jako změnu závazku ze smlouvy v souladu s ustanovením §100 odst. 1 ZZVZ. Předpokládaný rozsah plnění, který je vyhrazenou změnou závazku, je uveden v příloze č. 4 Smlouvy o dílo – Rozpis Ceny Díla, 1. Základní služby na zpracování DSP a DUR, položky 1 (1.1 – 1.7), 6 a 7.

Zhotoviteli bude uhrazen v 1.b Dílčí etapě, v rámci 2. Dílčí fakturace (jak je uvedeno v příloze č. 5 Smlouvy o dílo – Harmonogram plnění) jen skutečně provedený rozsah tohoto plnění.

V případě, že žádný SO a PS nebude vyžadovat územní řízení, nebude dokumentace pro územní řízení zpracovávána dle 1.b Dílčí etapy (jak je uvedeno v příloze č. 5 Smlouvy o dílo – Harmonogram plnění) a 2. Dílčí fakturace neproběhne.

- 5.1.2. Objednatel požaduje aktualizaci Záměru projektu včetně Ekonomického hodnocení podle platné metodiky v době zadání této zakázky.

## 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

779 00 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 241, 972 741 769, mobil: 725 039 782,

e-mail: [typdok@tudc.cz](mailto:typdok@tudc.cz), www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

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

## 7. PŘÍLOHY

- 7.1.1. Záměr projektu „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“, investor SŽDC, zhotovitel **NDCon s.r.o.**
- 7.1.2. Souhrn připomínek a jejich vypořádání k ZP „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“, investor SŽDC, zhotovitel **NDCon s.r.o.**
- 7.1.3. Interní předpis Objednatele: Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC" č.j. 27150/2017-SŽDC-O14 ze dne 27.6.2017 - 4 soubory
- 7.1.4. Interní předpis Objednatele: Stanovisko O14 k elektrickému ohřevu výhybek se systémem s proudovými chrániči" č.j. 11545/2016-SŽDC-O14 ze dne 14.3.2016
- 7.1.5. Interní předpis Objednatele: pokynu č. j. 16456/2015-O13 "Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace – pokyn
- 7.1.6. „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018“
- 7.1.7. „Stanovisko k ukládání zemního pásu do kabelové rýhy“ č.j. 3975/2015-O14 z 27.1.2015.