

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)

„Adamov - Blansko, BC“

Datum vydání: 17. květen 2018



OBSAH

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

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 díla je Projektová dokumentace pro stavební povolení (dále jen DSP) „Adamov - Blansko, BC“ jejímž cílem je odstranění propadů traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zlepšení technického stavu řešené trati, zajištění parametrů interoperability a zajištění splnění požadavků platné legislativy.
- 1.1.2. Rozsah díla „Adamov - Blansko, 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 územní 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 kladně projednán s orgány státní správy, samosprávy a dalšími předpokládanými účastníky územního řízení a požadavky akceptované objednatelem budou v projektové dokumentaci zohledněny.
- 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 Adamov - Blansko. Železniční trať č. 260 (dle KJŘ) je součástí celostátní dráhy. Kraj Jihoomoravský.
- 1.2.2. Stavba je po stavební stránce ohraničena v Adamově krajními výhybkami dvojitě kolejové spojky na blanenském zhlaví, v Blansku krajní výhybkou dvojitě kolejové spojky v koleji č. 1 a koncem výhybky odbočující na vlečkové kolejiště v koleji č. 2 na adamovském zhlaví, tedy staničením km 171,888 – 178,535 (v koleji č. 1) a km 171,88 – 178,574 (v koleji č. 2). Rozsah stavby pro technologie je ohraničen dopravními kanceláři a stavědlovými ústřednami obou stanic.
- 1.2.3. TUDU:
2002 08 „Adamov – km 174,859 DÚ 2002 30, DÚ 2002 2A“
2002 30 „km 174,859 DÚ 2002 08 (kol. 1) – km 175,986 DÚ 2002 32 (kol. 1)“
2002 2A „km 174,859 DÚ 2002 08 (kol. 2) – km 175,986 DÚ 2002 32 (kol. 2)“
2002 32 „km 175,986 DÚ 2002 30 – Blansko“
- 1.2.4. Správcem infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno.

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1. Dokumentace

- 2.1.1. Záměr projektu „Adamov - Blansko, BC“, investor SZDC, zhotovitel SUDOP Brno spol. s r.o., květen 2018.
- 2.1.2. Souhrn připomínek a jejich vypořádání k ZP „Adamov - Blansko, BC“, investor SZDC, zhotovitel SUDOP Brno spol. s r.o., květen 2018.
- 2.1.3. Rekonstrukce nástupiště u koleje č. 2 včetně zřízení bezbariérového přístupu Adamov zastávka, investor SZDC, DUR, 2018

2.2. Související dokumentace

- 2.2.1. ZP „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ investor SZDC, zhotovitel NDCon s.r.o., květen 2018
- 2.2.2. DUR „DOZ Brno - Skalice nad Svitavou (včetně)“, investor SZDC, zpracovatel SUDOP Brno, s.r.o.
- 2.2.3. DUR „Boskovická spojka“, investor SZDC, zpracovatel SUDOP Brno, s.r.o.

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 cizích investorů.
- 3.1.2. Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
- a) Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou – Svitavy 224,60-225,000.
V předprojektové přípravě, DSP, termín schválení DSP 12/2018.
 - b) DOZ Brno - Skalice nad Svitavou (včetně)
V přípravě. Zpracování ZP a DUR. Termín září 2018.
 - c) Boskovická spojka
V předprojektové přípravě.
 - d) ETCS – I. koridor úsek Kolín – Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko
 - e) Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC
V předprojektové přípravě, DSP, termín schválení DSP 02/2020.
 - f) soubor staveb v železničním uzlu Brno:
 - Rekonstrukce mostů v km 142,550 a 142,552 v žst. Brno hl.n. (Křídlovická),
 - Rekonstrukce mostu v km 143,143 v žst. Brno hl. n. (Hybešova),
 - Rekonstrukce výhybek pod St. 5 v žst. Brno hl. n.,
 - Rekonstrukce zab. zař. v žst. Brno hl.n.
 - Stavba v realizaci. Termín dokončení duben 2020.
- 3.1.3. Případné další stavby mimodrážních investorů v dotčené lokalitě.

4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Projektová dokumentace bude zpracována dle Záměru projektu.
- 4.1.2. V řešeném úseku bude provedena kompletní rekonstrukce železničního svršku v celém mezistaničním úseku, sanace železničního spodku ve druhé traťové koleji v km 171,888 – 173,050 a 174,300 – 178,535, kde v roce 1996 neproběhla optimalizace tratě. Současně s rekonstrukcí svršku a zřízením konstrukčních vrstev spodku bude navrženo odvodnění a stabilizace skalních svahů ohrožujících bezpečnost železničního provozu a rekonstrukci tří dvoukolejných tunelů (ev. č. 211, 213 a 214), jednoho jednokolejného (ev. č. 226) a jednoho původně dvoukolejného tunelu s jednokolejným provozem (ev. č. 212). Zastávka „Adamov zastávka“ bude navržena v celém rozsahu na rekonstrukci a doplnění vybavenosti s technickým řešením splňujícím požadavky na pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Součástí stavby je i rekonstrukce technologických zařízení s cílem zvýšení bezpečnosti železničního provozu a komfortu cestujících veřejnosti.
- 4.1.3. Rekonstrukce železniční infrastruktury bude navržena s ohledem na splnění požadavků ETCS (umístění nástupišť 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 SZDC, předpis D 7/2 Organizování výlukových činností, v platném znění.

4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Provozní a dopravní technologie bude zpracována v souladu s požadavky Směrnice GŘ 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.

- 4.2.4. Pro výhledový rozsah dopravy bude zpracován výhledový GVD pro období 4h přepravní špičky. Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 4.2.5. Zhotovitel zajistí projednání omezení provozů vleček po dobu výluky, cca 5-ti měsíční výluka.
- 4.2.6. Bude uveden přehled výhledových frekvencí cestujících v železničních stanicích.

4.3. Zabezpečovací zařízení

4.3.1. Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1. V mezistaničním úseku Adamov – Blansko je instalováno reléové obousměrné traťové zabezpečovací zařízení typu automatický blok AB3-88A s národním vlakovým zabezpečovačem typu LS. Světelná návěstidla jsou typu AŽD 70. Volnost kolejí je zjišťována pomocí KO typu RT310 a RT 4300 o frekvenci 75 a 275Hz s přijímači DSŠ 12S a DSŠ 12P. Kódování pro vlakový zabezpečovač je frekvencí 75Hz. Měniče pro KO RD2 v km 175,720 (most č.8) jsou typu BZS1 R96. Kolejové obvody napájené ze ŽST Adamov a ŽST Blansko jsou napájeny měniči BZS1 R96. Vnitřní technologie je umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic a reléovém domku RD2 . Napájení je z rozvodu 6 kV/50 Hz. Zabezpečovací zařízení je doplněno diagnostickým zařízením. V mezistaničním úseku se nachází balízy pro ETCS. Jak žst. Adamov, tak žst. Blansko je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie s rychlostní návěstní soustavou. Jedná se o hybridní zabezpečovací zařízení s počítačovým ovládáním a reléovými závislostmi typu SSZ ETB obsluhované z JOP. V mezistaničním úseku Adamov – Blansko je v současnosti traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - obousměrný autoblok AB3-88A. s oddílovými návěstidly na trati s výstrojí umístěnou ve stavědlových ústřednách sousedních stanicích a v releovém domku na trati u tunelu č. 8.

4.3.2. Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1. V mezistaničním úseku Adamov – Blansko bude ponecháno stávající traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - obousměrný autoblok AB3-88A. s oddílovými návěstidly na trati s výstrojí umístěnou ve stavědlových ústřednách sousedních stanicích a v releovém domku na trati u tunelu č. 8.
- 4.3.2.2. Pro zjišťování volnosti kolejí v mezistaničním úseku budou navrženy nové kolejové obvody 75 Hz a 275 Hz s parametry podle „Technických specifikací pro interoperabilitu“ (TSI) se zvýšenou šuntovou citlivostí a s odolností přijímačů kolejových obvodů pro hodnotu tolerovaného konduktivního proudu, s kódováním pro přenos vlakového zabezpečovače frekvencí 75 Hz. Použité kolejové obvody budou vyhovovat ČSN 34 2613 ed. 3 požadavkům na perspektivní kolejové obvody dle přílohy B a ČSN 34 2614 ed. 3.
- 4.3.2.3. Návěstidla budou ponechána stávající a ve stávajících polohách. Zábrzdna vzdálenost zůstane stávající.
- 4.3.2.4. Kabelizace k venkovním prvkům na trati a na záhlavích stanic bude stávající. Pro uvolnění stavenišť budou kabely, v trasách poblíž nebo v prostoru zemních prací při úpravě železničního spodku nebo mostních objektů, naspojovány s použitím nových kabelových délek, přeloženy do provizorních tras a ochráněny. Kabely budou použity stejného typu nebo s obdobnými vlastnostmi.
- 4.3.2.5. Balízy ETCS a neproměnné návěsti ETCS budou před započítím stavebních prací demontovány a po dokončení kolejového svršku budou umístěny do stejných km poloh, na nové upevňovací soupravy. Následně budou balízy zaměřeny a bude upraven SW na CDP a RBC. Obdobně budou magnetické informační body (MIB) překážející výstavbě demontovány a po dokončení kolejového svršku budou umístěny do stejných poloh, na nové upevňovací soupravy.
- 4.3.2.6. V železničních stanicích Adamov a Blansko budou ponechána v činnosti stávající staniční zabezpečovací zařízení typu ETB s kolejovými obvody 275 Hz.
- 4.3.2.7. 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.

- 4.3.2.8. Nutno respektovat Směrnici SZDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4662/2014-O12 s účinností od 1.5.2014, v platném znění – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaku, atd.
- 4.3.2.9. Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení a to včetně úprav systému ETCS.
- 4.3.2.10. Stávající zabezpečovací zařízení musí zůstat v provozu do doby přepínání na nové rekonstruované zařízení.

4.4. Sdělovací zařízení

4.4.1. Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1. Zastávka „Adamov zastávka“ je ozvučena rozhlasovým zařízením s rozhlasovou ústřednou RU85 umístěnou v technologické budově SZZ-ETB. Sdělovací zařízení v žel. zastávce Adamov je tvořeno jednou reproduktorovou větví vedenou po stávajícím rozhlasovém kabelu z rozhlasníku zhlaví ŽST Adamov, přes nástupiště koleje č.1 Adamov zast. a dále do prostoru osobní pokladny Adamov zast., kde je zakončen v SH skříní. Z SH skříně se rozhlasová větev dělí do dvou a pokračuje na nástupiště koleje č.2 Adamov zast. První část je tvořena pěti reproduktory umístěnými na rozhlasníku a přístřešku nástupiště koleje č.2. Druhá část je tvořena čtyřmi reproduktory umístěnými na stožárech osvětlení. V prostoru osobní pokladny je umístěn jeden odposlechový reproduktor. Rozhlasová větev je napojena na analogovou rozhlasovou ústřednu AUB4800 umístěnou v technologické budově ŽST Adamov. V celém mezistaničním úseku Adamov - Blansko jsou instalovány u vjezdových návěstidel, všech návěstních bodů AB a tunelů objekty traťových telefonů (VTO).

4.4.2. Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1. Stávající optický kabel 12 vl. bude vyměněn za optický kabel se 72 vlákny. Stávající trubky a kabely budou zachovány, ochraňovány a případně přeloženy pro uvolnění stavení. V celém úseku budou demontovány objekty traťových telefonů 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. V obou železničních stanicích Adamov a Blansko bude upraveno sdělovací zařízení v návaznosti na úpravy sdělovací technologie v mezistaničním úseku, které budou ukončeny a připojeny na stávající technologie ve stanicích.
- 4.4.2.2. Na zastávce „Adamov zastávka“ bude v nové budově zastávky ve sdělovací místnosti proveden výpich z traťové koleje, výpich z dálkového optického kabelu a bude sem přesunuto ukončení veškeré kabelizace ze stávající budovy zastávky. V nové budově zastávky bude vybudován technologický uzel TechLan, strukturovaná kabeláž a sdělovací zařízení. Na zastávce bude navrženo IP rozhlasové a informační zařízení. Rozhlasové zařízení bude začleněno do SW automatického hlášení. Pro potřeby sdělovací technologie bude zřízeno zálohované napájení. Bude navržený systém dálkové diagnostiky technologických systémů.
- 4.4.2.3. Při rekonstrukci nástupiště „Adamov-zastávka“ u koleje č. 2 bude provedena příprava pro kamerový systém.
- 4.4.2.4. V celém úseku předpokládané kabelizace budou navrženy sdělovací kabely v provedení TCEPKPFLEZE tak, aby vyhovovaly přechodu na jednotnou napájecí soustavu 25 kV 50 Hz dle rozhodnutí Centrální komise MD ze dne 20. 12. 2016.
- 4.4.2.5. Stávající traťový rádiový systém GSM-R bude zachován.
- 4.4.2.6. Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).

4.5. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1. Silnoproud: Elektrické napájení železniční zastávky Adamov zastávka je zajištěno z distribuční trafostanice EON kabelovou přípojkou v napěťové úrovni nn., která byla vybudována v roce 1996. Elektrický rozvod a osvětlení zastávky jsou částečně původní z roku 1996 a částečně rekonstruované v roce 2014.

- 4.5.1.2. Na zastávce „Adamov zastávka“ je instalováno 12 ks osvětlovacích stožárků s výbojkovými svítilnami, 34 ks zářivkových svítidel instalovaných na zastřešení nástupiště a 9 ks zářivkových svítidel v provedení antivandal, zajišťujících osvětlení podchodu pod tratí. Ovládání osvětlení je řešeno systémem DOOZ, který ovládá výpravčí v nejbližší žst.
- 4.5.1.3. Trakce: Traťový úsek Adamov – Blansko je elektrifikovaný jednofázovou trakční proudovou soustavou 25 kV, 50 Hz. Obě traťové koleje jsou zatrolejovány hlavní plně kompenzovanou sestavou se stálým tahem v TD a NL 10 kN svislým řetězovkovým vedením bez přidavných lan dle vzorové sestavy „S“. Výstavba TV byla dokončena v roce 1998. Trakční napájecí stanice (TNS) Blansko: TNS Blansko je umístěna v těsné blízkosti trati Brno-Česká Třebová. Nachází se v km 178,000 a to ve směru na Českou Třebovou vlevo před žst. Blansko (poblíž zatopeného lomu). Do provozu byla uvedena v roce 1998. V současné době jsou na TNS Blansko instalována dvě filtračně kompenzační zařízení (FKZ C1 a FKZ C2), každé pro jeden trakční transformátor. Každé FKZ sestává z dekompenzační větve a z filtračních větví třetí a páté harmonické. Dekompenzační větev je řízena regulátorem Compact, provozovaným na hladině 5 kV.

4.5.2. Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1. Pro zvýšení spolehlivosti TNS Blansko, bude navržena rekonstrukce filtračně kompenzačních zařízení (FKZ) s regulátory dekompenzačních větví na napěťové hladině 27 kV (tj. bez snížovacích transformátorů), včetně souvisejících stavebních úprav a napojení na stávající technologie TNS.
- 4.5.2.2. Energetické výpočty
Pro stanovení návrhu dimenzování trakčního vedení budou provedeny energetické výpočty, které budou vycházet z parametrů stávajícího i výhledového rozsahu dopravy dle dopravní technologie.
Obsahem energetických výpočtů bude ověření dostatečného instalovaného výkonu na napájecí stanici Blansko. Součástí energetických výpočtů bude vyhodnocení jednostranného i oboustranného napájení při výpadku sousední napájecí stanice. Výstupem energetických výpočtů bude Ustřední užitečné pro vlak i geografickou oblast podle ČSN EN 50388. Geografická oblast bude odpovídat rozsahu infrastruktury podle čl. 6.
- 4.5.2.3. Bude provedena rekonstrukce trakčního vedení 1 AC 25 kV, 50 Hz, 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 protikoroze ochrana.
- 4.5.2.4. 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.
- 4.5.2.5. Elektrická dělení u tunelů budou zrušena a budou přeměněna na mechanická dělení. Trakční vedení v tunelech bude kompletně demontováno včetně konzol. Po ukončení stavebních prací bude pro kotevní úseky vedené v tunelech využito stávající nosné lano. Věšáky, konzoly a trolejový drát v těchto úsecích budou namontovány nové. V návaznosti na práce v tunelech budou prověřena místa uchycení stávajících konzol ve vztahu k dilatačním spárám. V prostoru zastávky „Adamov zastávka“ budou navrženy nové podpěry trakčního vedení v návaznosti na stavební úpravy nástupiště (opěrná zeď atd.) a s nimi spojené stavební postupy.
- 4.5.2.6. Na rekonstruované zastávce „Adamov zastávka“ bude navržena rekonstrukce přípojky nízkého napětí, nové osvětlení a zřízena nová rozvodna nízkého napětí, současně budou řešeny přeložky kabelových rozvodů nízkého napětí. V železniční stanici Adamov bude na výhybkách č. 18, 19 současně s demontáží těchto výhybek k uvolnění staveniště pro rekonstrukci mostního objektu demontováno a poté namontováno zpět zařízení elektrického ohřevu výměn.

- 4.5.2.7. 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.
- 4.5.2.8. 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 silnoprůdu.
- 4.5.2.9. 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.
- 4.5.2.10. Dále budou provedeny příslušné úpravy DŘT a zastávka „Adamov zastávka“ bude začleněna do systému DDTS ŽDC.
- 4.5.2.11. Navrhne se rozsah nezbytného dovybavení ED Brno.

4.6. Železniční svršek a spodek

4.6.1. Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1. Jedná se o mezistaniční úsek dvoukolejný koridorové trati v km 171,888 – 178,535 s traťovou rychlostí 70 – 100 km/h, pro nedostatek převýšení 130 mm 70 – 100 km/h a pro naklápací vozidla 85 – 115 km/h. Osová vzdálenost kolejí je 4 m s výjimkou úseku u tunelů č. 8/1 a 8/2, kdy se těleso rozděluje samostatně koleje. Trať se nachází v údolí řeky Svitavy, prakticky celý úsek se nachází ve směrových obloucích s poloměry 260 – 600 m. Trať stoupá ve směru od Brna sklonem přibližně 1 – 5 ‰. V roce 1996 prošel optimalizací celý úsek v koleji č. 1. V koleji č. 2 prošel optimalizací pouze úsek v délce cca 1,2 km. Větší část obnovy koleje č. 2 byla provedena v roce 1993 a týkala se pouze výměny železničního svršku. V tomto úseku byl použit kolejový rošt s kolejnicemi S49 na pražcích SB8 s podkladnicovým pružným upevněním se svěrkami Skl 12. Při optimalizaci v roce 1996 byla provedena sanace železničního spodku, zřízeno odvodnění železničního spodku a provedena rekonstrukce železničního svršku. Kolejový rošt byl vložen tvaru UIC 60 na pražcích B91S/1 s rozdělením „u“ s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14. Kolej byla svařena v celém úseku do bezстыkové koleje, v obloucích malého poloměru byly provedeny opatření pro zvýšení stability BK úpravou šířky kolejového lože a vložením pražcových kotv.
- 4.6.1.2. V zastávce Adamov zastávka se nacházejí u obou kolejí vnější nástupiště délek 210 a 230 m s výškou nástupních hran 300 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště je bezbariérový pouze na nástupiště u 1. koleje. Nástupiště u koleje č. 2 není bezbariérově přístupné.

4.6.2. Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1. V rámci stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku v obou kolejích mezi krajními výhybkami železničních stanic Adamov a Blansko svrškem tvaru 60E2 z materiálu se zvýšenou odolností proti bočnímu namáhání (materiál 350HT) na betonových pražcích s upevněním W14 hmotnosti min. 300 kg rozdělení „u“. Kolej bude zřízena jako bezстыková. V obloucích malých poloměrů budou osazeny pražcové kotvy. Geometrie polohy koleje se předpokládá beze změn oproti současnému stavu, s výjimkou úseku km 172,850 – 173,100, kde bude pro dosažení osově vzdálenosti 4,00 m kolej č. 2 odsunuta o 20 cm vpravo. Jiné posuny osy nelze navrhnout z důvodu přilehlých opěrných a zárubních zdí, skalních svahů a z důvodu pěti tunelů. Při stávajících směrových poměrech je navrženo zvýšení rychlosti o 5-15 km/h. Pro vyhodnocení bylo použito evidovaných projektů zajištění GPK dodaných správcem systému SŽG Olomouc.
- 4.6.2.2. V železniční stanici Adamov bude třeba, pro umožnění rekonstrukce mostu v km 171,891, vyjmout a znovu vložit jazykové a střední části výhybek č. 18, 19 (v DKS), které na mostě leží. Úprava železničního spodku bude navržena v koleji č. 2 v úsecích, které v roce 1997 neprošly optimalizací (km 171,888 – 173,050 a km 174,300 – 178,535). Bude navržena sanace železničního spodku (zřízení podkladních vrstev) a odvodnění do přilehlých recipientů. V úseku se uvažuje se zřízením příkopových zídek, trativodů a zpevněných příkopů. V koleji č. 1 bude pouze upraveno odvodnění, příkopy budou reprofilovány, poškozené betonové

prefabrikáty budou vyměněny za nové. Bude navržena obnova drážních stezek a vymýcení náletových křovin z drážního tělesa

- 4.6.2.3. V úsecích, kde je ohrožena bezpečnost provozu drážní dopravy, budou odstraněny náletové dřeviny případně stromy z povrchů skalních svahů zářezů. Budou očištěny povrchy skalních svahů zářezů jak mechanicky od mechu, vegetace, rozvolněných či uvolněných skalních bloků a zemin, tak i případně chemicky od grafitů. Uvolněné části stávající ochrany skalních zářezů (ojedinělá místa svahů u některých portálů tunelů) budou odstraněny a doplněny novými částmi dle charakteru původní ochrany, tj. sítě nebo stříkaný beton, který bude případně lokálně doplněn železobetonovým ztužujícím věncem, do kterého budou vetknuty hlavy kotev či svorníků. Stávající kotevní systém skalních svahů zářezu bude zkontrolován a případně doplněn dalšími novými kotvami či svorníky.

4.7. Nástupiště

4.7.1. Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1. V zastávce „Adamov zastávka“ se nacházejí u obou kolejí vnější nástupiště délek 210 a 230 m s výškou nástupních hran 300 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště je bezbariérový pouze na nástupiště u 1. koleje. Nástupiště u koleje č. 2 není bezbariérově přístupné. Na zastávce Závada se nachází 2 vnější nástupiště délky 65 m.

4.7.2. Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1. 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
- 4.7.2.2. a pokynu č.j. 16456/2015-O13 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace – pokyn“ ze dne 4. 5. 2015 (v příloze).
- 4.7.2.3. Délka nástupišť bude stanovena ve spolupráci s GŘ SŽDC O12 po projednání s objednavatelem veřejné osobní dopravy.
- 4.7.2.4. Zastávka „Adamov zastávka“ bude navržena v celém rozsahu na rekonstrukci a doplnění vybavenosti s technickým řešením splňujícím požadavky na pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace Nástupištní hrany budou navrženy z konzolových desek s výškou 550 mm nad temenem kolejnice, předpokládané délky 170 m. Bezbariérový přístup na nástupiště u kolejí č. 1 a 2 bude navržen jako šikmé přístupové chodníky. Pod oběma přístupovými chodníky na nástupiště bude zřízena opěrná betonová zeď.
- 4.7.2.5. Bude prověřena podchozí výška zastřešení nástupišť zastávky Adamov zastávka a posouzen stav zastřešení.

4.8. Mosty, propustky, zdi

4.8.1. Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1. V úseku se nachází 20 železničních mostních objektů. Mostů je 11, z toho jeden s nosnou konstrukcí o rozpětí větším než 18 m. Propustků je 9.
- 4.8.1.2. Většina propustků a část mostů nebyla při koridorových stavbách stavebně upravena. Některé mosty byly v rámci koridorových staveb pouze sanovány. Životnost těchto úprav fakticky končí. Most ev. km 175,780 TÚ2002 byl dokončen v roce 1991. Je jednokolejný, má tři otvory. Nosné konstrukce jsou tvořeny z předem předpjatých ŽB nosníků. V prvním a třetím otvoru mají nosné konstrukce rozpětí 15,0 m, v druhém otvoru je konstrukce o rozpětí 21,0 m. Na mostě je jedna traťová kolej č. 2, přemostěnou překážkou je řeka Svitava. Na mostě se objevují závady v uložení a drobné závady v izolaci a odvodnění.
- 4.8.1.3. Seznam mostů v úseku [ev.km] :
- ev. km 171,891 ev. km 172,229 ev. km 172,372 ev. km 174,175 ev. km 174,819
 - ev. km 175,780 ev. km 175,783 ev. km 176,319 ev. km 177,170 ev. km 177,699
 - ev. km 177,734
- 4.8.1.4. Seznam propustků v úseku [ev.km] :
- ev. km 172,628 ev. km 172,839 ev. km 173,079 ev. km 173,352 ev. km 173,852
 - ev. km 175,989 ev. km 176,645 ev. km 177,432 ev. km 177,937

- 4.8.1.5. Celkově u stávajících 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. Je nutné v novém stavu vybudovat v jednom úseku nové opěrné zdi, a to z důvodu optimalizace stávající geometrie polohy koleje a s ohledem na nové požadavky vyplývající z požadavků pro zřízení bezbariérových přístupů na nástupiště.

4.8.2. Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1. Nezbytný rozsah stavebních počínů na mostech a propustcích uvedený v ZP může být mírně upraven na základě provedených posudků (diagnostiky, stanovení zatížitelnosti a přechodnosti,...).
- 4.8.2.2. Ve stavbě bude provedena přestavba 4 mostů, 9 propustků a sanace 2 mostů, dále bude provedena výstavba opěrných zdí, které umožní výstavbu bezbariérových chodníků.
- 4.8.2.3. U mostních objektů bude přepočtem prokázáno, že budou přechodnost traťové třídy D4 UIC/ 120 km/hod a D2/160 km/hod.
- 4.8.2.4. 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.
- 4.8.2.5. Na základě výsledů diagnostiky a provedeného přepočtu všech mostních objektů, bude upřesněn rozsah navržených úprav ze ZP.
- 4.8.2.6. 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.
- 4.8.2.7. 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).
- 4.8.2.8. Kabelové trasy budou přednostně vedeny mimo nosnou konstrukci, zemí nebo po vlastní podpěrné konstrukci (lávce) s ohledem na finanční, majetkoprávní podmínky atd.
- 4.8.2.9. Přednostně budou navrženy objekty s průběžným kolejovým ložem, na propustcích přednostně s otevřeným kolejovým ložem.
- 4.8.2.10. Všechny rekonstruované či nové mostní objekty budou provedeny v souladu se služební rukověťí SZDC (ČD) SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ a návrhem protikoroze ochrany podle výsledků korozního průzkumu.
- 4.8.2.11. Odvodnění mostních objektů bude navrženo s ohledem na záplavová území, přednostně navrženo do nejbližšího přirozeného recipientu.
- 4.8.2.12. 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.

4.9. Železniční tunely

4.9.1. Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1. V úseku se nachází 5 tunelů (3 dvojkolejné, 1 dvojkolejný s jednokolejným provozem, 1 jednokolejný). V rámci koridorových staveb nebyl žádný z tunelů stavebně upravován. Čtyři tunely byly uvedeny do provozu v polovině 19. století (1848) jako dvojkolejné. V druhé polovině 20. století (1962-1997) postupně probíhaly rekonstrukce jednotlivých tunelů. V roce 1992 byl uveden do provozu nový jednokolejný tunel ev.č. 226. Všechny tunely jsou zavodněné, zavodnění hodnoceno stupněm 2-3, v zimním období se objevují pravidelné problémy se zaledňováním. Paradoxně nejhorší situace je novém tunelu č. 226. Zavodnění a zalednění má negativní dopad na provozní stav trakčního vedení, železniční svršek a zdivo ostění. Zaledňování vyžaduje zvýšenou údržbou včetně zásahů pro udržení sjízdnosti kolejí a dodržení průjezdného průřezu.

4.9.2. Požadavky na nový stav

- 4.9.2.1. Návrh rekonstrukčních prací je uveden v ZP, který bude upřesněn na základě provedených průzkumů.
- 4.9.2.2. U všech uvedených tunelů provést podrobný hydrotechnický průzkum pro stanovení přesných příčin výše popsaných technických problémů jednotlivých tunelů.

4.10. Ostatní objekty, přeložky a ochrany inženýrských sítí

- 4.10.1.1. Kabely v oblasti možného ohrožení zemními pracemi (spodek, odvodnění, zdi, mosty) budou hloubkově nebo stranově přeloženy. Přeložky drážních kabelů budou součástí příslušných provozních souborů a stavebních objektů, případné přeložky mimodrážních sítí budou součástí samostatných objektů.
- 4.10.1.2. Při zpracování projektové dokumentace budou zajištěny trasy potrubních vedení včetně hloubky uložení. Podklady budou ověřeny jednáním se správcí jednotlivých sítí a místním šetřením v místech křížení kanalizací vodovodů a plynovodů s železniční tratí. Podélné profily křížujících vedení budou dokumentovány dle dostupných údajů a na základě zaměření. Kromě vytýčení potrubí správcem v terénu budou v případě potřeby průběhy ověřeny sondami přímo na místě. Kanalizace, vodovody a plynovody musejí být rekonstrukcí dráhy a drážních objektů respektovány. Hloubky uložení budou ověřeny zaměřením, případně kopanými sondami. Při křížení musí být dodržena minimální svislá vzdálenost dle ČSN.
- 4.10.1.3. Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.

4.11. Pozemní stavební objekty

- 4.11.1.1. Náhradou za demolovanou budovu na zastávce „Adamov zastávka“ bude na jejím místě vybudována nová, menší na nástupiště u 2. koleje. Bude navržena dvoupodlažní budova s plochou střechou o půdorysném rozměru 9,9 x 7,45 m. Vstup do přízemí bude z ulice do čekárny, na kterou naváže pokladna s čajovou kuchyňkou a WC. Před vstupem bude přístřešek s lavičkami a stojanem na kola. Ve druhém nadzemním podlaží budou místnosti technologie silnoproudu a slaboproudu s přístupem od kolejiště. Namísto demolovaného nástupištního zastřešení bude na novém nástupišti u koleje č. 2 zastávky „Adamov zastávka“ vybudován nový přístřešek pro cestující jako prefabrikovaný betonový přístřešek typu antivandal o rozměrech 4 x 1,8 m s výškou cca 2,8 m.
- 4.11.1.2. Pro vedení hlavních tras zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů bude v oblasti zastávky „Adamov zastávka“ navržen kabelovod.
- 4.11.1.3. Pro uvolnění staveniště bude demolována stávající budova zastávky a zastřešení nástupiště, jehož součástí je i bývalá čekárna za zastřešením.
- 4.11.1.4. Dle směrnice SZDC č. 118 „Orientační systém a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“ bude proveden návrh nového orientačního systému nástupišť na zastávce „Adamov zastávka“
- 4.11.1.5. V tomto stupni dokumentace bude provedeno u všech dotčených objektů (VB žst. apod.) vyhodnocení zda zásah do objektu bude posuzován jako Změna I ve smyslu ČSN 730834. Následně pak je nutné provést zhodnocení technických požadavků v obsahu a rozsahu čl.4 ČSN 730834 popř. provést návrh takových úprav, které nezhoršují stávající podmínky požární bezpečnosti. Pokud v rekonstruovaných místnostech s technickými zařízeními nejsou instalovány přenosné hasící přístroje, provede se instalace 1 ks PHP vhodného druhu a typu (např. S5 s hasební schopností min.70B) popř. odůvodnění jejich neinstalace.
- 4.11.1.6. Z hlediska požární ochrany požadujeme upřesnit požadavky na požární odolnost požárních ucpávek resp. požárního těsnění ve smyslu ČSN 730810:2016 resp. požadavky na minimalizaci škod s ohledem na možnosti šíření požáru do reléových domků či jiných technologických objektů vždy, když budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu.

4.12. Zásady organizace výstavby

- 4.12.1.1. Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram včetně vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.12.1.2. Prioritně se bude sledovat vyloučení celého úseku Brno-Maloměřice – Blansko pro realizaci předmětné stavby a stavby „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“. Součástí stavby „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ je zřízení odbočky Svitava. Zprovoznění odb. Svitava bude přednostně navrženo na začátku stavby.
- 4.12.1.3. Bude navržena kumulace prací vyžadující zastavení provozu a délka a počet těchto období bude minimalizována.
- 4.12.1.4. 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.
- 4.12.1.5. Aktivace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení bude probíhat po skončení kolejových výluk při vyloučeném provozu.
- 4.12.1.6. 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 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.

4.13. Geodetická dokumentace

- 4.13.1. Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, nezbytných k návrhu technického řešení.
- 4.13.2. Před započatím prací na dokumentaci, zhotovitel ověří možnost využití geodetických podkladů u správce dat (SŽG Olomouc) – zejména existenci a rozsah stávajícího bodového pole a mapových a geodetických podkladů v daném úseku a jejich použitelnost pro stavbu.

4.14. Životní prostředí

- 4.14.1. 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.
- 4.14.2. V projektové dokumentaci budou popsány jednotlivé složky životního prostředí s důrazem na zpracování kapitol:

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 - 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 návrh případných protihlukových opatření - nutné zpracovat dle Metodického pokynu pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy, č.j.: 50023/2017-SŽDC-GR-O15, ze dne 4.1. 2018.

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

Posouzení stavby na problematiku ovzduší

Zemědělská příloha

Lesní příloha

Havarijní a povodňový plán

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, položka 1 (1.1 – 1.11), 6 a 7.

Zhotoviteli bude uhrazen v 2.b Dílčí etapě, v rámci 3. 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 2.b Dílčí etapy (jak je uvedeno v příloze č. 5 Smlouvy o dílo – Harmonogram plnění) a 3. 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

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>.

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1. Záměr projektu „Adamov-Blansko, BC“, investor SZDC, zhotovitel SUDOP Brno s.r.o.
- 7.1.2. Souhrn připomínek a jejich vypořádání k ZP „Adamov-Blansko, BC“, investor SZDC, zhotovitel SUDOP Brno s.r.o.
- 7.1.3. Interní předpis Objednatele: Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SZDC" č.j. 27150/2017-SZDC-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-SZDC-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.