

**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)**

**„Lipník n. B. - Drahotuše, BC“**

Datum vydání: 26. června 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
2.2. SOUVISEJÍCÍ 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 .....	6
4.3. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....	6
4.4. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....	7
4.5. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	8
4.6. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK .....	10
4.7. MOSTY, PROPUSTKY, ZDI .....	10
4.8. OSTATNÍ OBJEKTY .....	12
4.9. POZEMNÍ KOMUNIKACE .....	12
4.10. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY .....	12
4.11. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	12
4.12. GEODETICKÁ DOKUMENTACE .....	13
4.13. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	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
DOZ	Dálkové ovládání zařízení
DŘT	Dispečerská řídicí technika
ED	Elektrodispečink
EOV	Elektrický ohřev výhybek
ERTMS	Evropský systém řízení železničního provozu
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovač
EZS	Elektronická zabezpečovací signalizace
GVD	Grafikon vlakové dopravy
GPk	Geometrické parametry koleje
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KO	Kolejové obvody
LDP	Lokální detekce požáru
LDSŽ	Lokální distribuční síť železnice
PPV	Pracoviště pohotovostního výpravčího
PZS	Světelné přejezdové zabezpečovací zařízení
PZZ	Přechodné přejezdové zabezpečovací zařízení
RSM	Regionální správa majetku
RBC	Radiobloková centrála
ROZ	Rozhlasové zařízení
SBBH	Správa budov a bytového hospodářství
SNB	Správa nádražních budov
SÚ	Stavědlová ústředna
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
TK	Traťová kolej
TV	Trakční vedení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
VTO	Venkovní telefonní objekt
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) „Lipník n. B. - Drahotuše, 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. Rozsahem díla „Lipník n. B. - Drahotuše, BC“ je zpracování dokumentace ve stupni DSP včetně všech dokladů a příloh potřebných pro stavební povolení, zpracování žádosti 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 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 Přerov – Bohumín v traťovém úseku Lipník nad Bečvou - Drahotuše. Železniční trať č. 270 je součástí celostátní dráhy zařazené do sítě TEN-T.
- 1.2.2. TUDU 189106
- 1.2.3. Stavba Lipník nad Bečvou - Drahotuše začíná cca v km 200,000 a končí cca v km 205,950. Stavba se nachází na území Olomouckého kraje, okres Přerov.
- 1.2.4. Správcem infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc.

## 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### 2.1. Dokumentace

- 2.1.1. Záměr projektu „Lipník n. B. - Drahotuše, BC“, investor SZDC, zhotovitel **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**, duben 2018.
- 2.1.2. Souhrn připomínek a jejich vypořádání k ZP „Lipník n. B. - Drahotuše, BC“, investor SZDC, zhotovitel **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**, květen 2018.

### 2.2. Související dokumentace

- 2.2.1. „Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice“, – zpracovává se DSP - investor SZDC, zpracovatel **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**, Legionářská 1085, 779 00 Olomouc
- 2.2.2. „ETCS Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov - Břeclav“ – zpracování projektu a souběžně již i realizace - investor SZDC, zpracovatel **AŽD Praha s.r.o.**, Žirovnická 2/3146, 106 17 Praha 10

## 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) „ETCS Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov - Břeclav“, investor SZDC, probíhá postupně zpracování projektu a souběžně již i realizace.

Předpoklad ukončení realizace 6/2019.

- b) „**Rekonstrukce žst. Přerov; 2. stavba**“ – zpracovává se DSP - investor SZDC.

Předpoklad realizace 2018 -2021

- c) „**Polom - Suchdol nad Odrou, BC**“, – zpracován ZP, zadává se DSP - investor SZDC.

Předpoklad realizace 2021-2024

- d) „**Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice**“, – zpracovává se DSP - investor SZDC.

Předpoklad ukončení realizace 2019-2020

- e) „**Rekonstrukce žst. Lipník nad Bečvou**“, – probíhá příprava stavby - investor SZDC.

- f) „**Rekonstrukce žst. Drahotuše**“, – probíhá příprava stavby - investor SZDC.

- g) „**Rekonstrukce žst. Polom**“, – probíhá příprava stavby - investor SZDC.

- h) „**Rekonstrukce žst. Suchdol nad Odrou**“, – probíhá příprava stavby - investor SZDC.

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. Podkladem pro zpracování Dokumentace pro stavební povolení je Záměr projektu Lipník n. B – Drahotuše, BC.

#### 4.1.2. Záměr projektu byl schválen Centrální komisí MD 19. 6. 2018 s podmínkami:

**Závěr centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla schválit záměr projektu investiční akce „**Lipník nad Bečvou - Drahotuše, BC**“ s podmínkami:

- 1) Budou dodrženy závěry jednání „Pracovní skupiny pro řízení projektu ERTMS na síti SZDC“ ze dne 15. 3. 2018 a současně k datu zahájení výhradního provozu ETCS v tomto traťovém úseku (tj. k 1. 1. 2025) budou respektovány obecné závěry k ETCS, přijaté na jednání této pracovní skupiny dne 3. 1. 2018. Aby byl systém ETCS plně využit, bude pro detekci vozidel od 1. 1. 2025 použito adekvátní zařízení, které zejména nesmí snižovat vodivost zpětné cesty trakčních proudů a musí zcela eliminovat izolované styky v kolejnicových pasech. Stávající kolejové obvody budou využity pro jiné funkce, než detekci vozidel. Jejich následné využití bude řešeno samostatnou stavbou.
- 2) Z projektu budou vypuštěny všechny stavební i technologické objekty realizované v prostoru železničních stanic a přilehlých částí traťových úseků, kde lze očekávat stavební činnost v souvislosti s:
  - výhledovým prodlužováním užitečných délek kolejí v souladu s:
    - požadavky dopravní technologie,
    - požadavky plynoucími z výhradního provozu ETCS,
    - plněním „Nařízení evropského parlamentu a Rady (EU) 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě“ (nákladní vlaky o délce 740m),
  - výhledovým zřízením plné peronizace v souladu s:
    - potřebami zvýšení kapacity tratě, provozní spolehlivosti, dálkového řízení provozu,
    - plněním podmínek interoperability subsystému INF (nástupištní hrana 550 mm nad TK),
- 3) Technické řešení TV a napájení bude zohledňovat konverzi trakčního systému s cílem minimalizovat případné zmařené investice.
- 4) Konstrukce výlukových odboček bude změněna z provizorní na trvalou. Odbočky se stanou součástí výsledného stavu realizované stavby. Splnění této podmínky neovlivní naplánovaný harmonogram přípravy stavby.

#### 4.1.3. Tyto podmínky budou při zpracování DSP respektovány s těmito upřesněními:

- 1) Rozsah stavby v DSP bude redukován vypuštěním rekonstrukce žst. Lipník nad Bečvou a rekonstrukce technologické části žst. Drahotuše. Začátek stavby bude nově v km 200,000 konec stavby pak v km 205,950.
- 2) Nově bude sledováno zřízení trvalé odbočky Jezernice, charakteru dvojice jednoduchých kolejových spojek pro rychlost 50 – 60 km/h. Poloha odbočky bude upřesněna podle stavebních možností

(přímá s osovou vzdáleností vyhovující pro vložení kolejových spojek), dopravně technologického prověření (optimálně uprostřed úseku), polohy návěstidel autobloku (nesnížení počtu oddílů pro nesnížení kapacity dráhy v bezvýlukovém stavu), možností zřízení napájení (přípojky) pro TZZ, EOv a možnosti zřízení přístupové komunikace k technologickému objektu a k výhybkám pro jejich následnou údržbu a opravy. Zřízení odbočky bude promítnuto do systémů DOZ a ETCS (úprava RBC). Poloha odbočky bude přednostně navržena tak, aby byla shodná s jednou z uvažovaných provizorních odboček ze ZP.

- 3) Traťové zabezpečovací zařízení bude navrženo tak, aby zajistilo připravenost a kabelovou rezervu pro splnění podmínek bodu 1 závěru Centrální komise MD.

4.1.4. V řešeném úseku bude navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku s cílem odstranění rychlostních propadů. Dále bude navržena rekonstrukce mostních objektů a propustků a rekonstrukce trakčního vedení s výhledovou možností přechodu trakčního vedení na 25 kV. Bude navrženo nové zabezpečovací a sdělovací zařízení a úprava nebo nová výstavba pozemních objektů.

4.1.5. Rekonstrukce železniční infrastruktury bude navržena s ohledem na splnění požadavků ETCS (dělení kolejových úseků, atd.).

## **4.2. Dopravní technologie**

4.2.1. Provozní a dopravní technologie bude zpracována v souladu s požadavky Směrnice GR č. 11/2006.

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. V provozní a dopravní technologii bude zohledněna nová trvalá odbočka Jezernice.

## **4.3. Zabezpečovací zařízení**

### **4.3.1. Popis stávajícího stavu**

4.3.1.1. Železniční stanice Lipník nad Bečvou leží v km 198,645 dvojkolejně trati Bohumín – Přerov. Dopravná není obsazena výpravčím, SZZ je dálkově ovládáno z CDP Přerov. Stanice je vybavena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu ESA 11 z roku 2001 se světelnými návěstidly. Pro spolupůsobení vlaku na zabezpečovací zařízení jsou ve stanici použity KO 4300 275Hz a počítače náprav Frauscher, prostřednictvím kterých je zajištěn přenos kódu VZ na hnací vozidlo v kolejích 1,2,3,4 a 6. Pro systém AVV jsou v kolejišti umístěny MIB.

4.3.1.2. V mezistaničním úseku Drahotuše – Lipník nad Bečvou je TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu ABE-1. Pro spolupůsobení vlaku na zabezpečovací zařízení jsou na trati použity KO 3103 75Hz, prostřednictvím kterých je zajištěn přenos kódu VZ na hnací vozidlo v traťových kolejích 1 a 2. Pro systém AVV jsou v traťových kolejích umístěny MIB.

4.3.1.3. Železniční stanice Drahotuše leží v km 207,123 dvojkolejně trati Bohumín – Přerov a v km 0,103 trati Hranice na M. – Drahotuše (Drahotušská spojka). Dopravná není obsazena výpravčím, SZZ je dálkově ovládáno z centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov. Stanice je vybavena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu ESA 11 z roku 2001 se světelnými návěstidly. Pro spolupůsobení vlaku na zabezpečovací zařízení jsou ve stanici použity kolejové obvody 4300 275Hz a počítače náprav Frauscher, prostřednictvím kterých je zajištěn přenos kódu VZ na hnací vozidlo v kolejích 1,2,3 a 4. Pro systém AVV jsou v kolejišti umístěny MIB.

4.3.1.4. V rámci související stavby ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav bude i v dotčeném úseku Drahotuše – Lipník nad Bečvou zřízen systém ETCS.

### **4.3.2. Požadavky na nový stav**

4.3.2.1. Nutno splnit podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky.

4.3.2.2. Pro optimální funkci systému ERTMS/ETCS je nutno vzít v úvahu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní č.j. 20009/2018-SZDC-GR-O6 ze dne 8.3.2018“ (viz příloha).

4.3.2.3. V mezistaničním úseku Drahotuše – Lipník nad Bečvou dojde, na základě dopravně-technologického posouzení, ke zřízení trvalé odbočky Jezernice. Na odbočce bude navrženo

SZZ 3.kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s dálkovým ovládáním. Součástí technického řešení bude posouzení dvou variant obsluhy odbočky a to přidružení technologie zabezpečení odbočky k SZZ některé ze stanic, případně varianta zřízení samostatného SZZ pro odbočku.

- 4.3.2.4. Nutno uvažovat s vyvolanými úpravami na CDP Přerov, PPV Hranice na Moravě včetně vyvolaných vazeb na již provozovaný systém dálkového řízení oblasti Ostrava-Svinov (mimo), Ostrava-Vítkovice (mimo) – Přerov (mimo), Dluhonice (mimo).
- 4.3.2.5. V traťových úsecích Drahotuše – odb. Jezernice a odb. Jezernice - Lipník nad Bečvou budou navržena nová TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronický automatický blok.
- 4.3.2.6. Pro nová TZZ budou navržena nové KO s přenosem kódu národního vlakového zabezpečovače. V nově budovaných zařízeních nesmí být KO, které nevyhovují normě ČSN 34 2613 ed. 3. Pro správnou činnost KO nutno zajistit předepsané hodnoty svodové admitance.
- 4.3.2.7. Do stávajících SZZ ve stanicích Lipník nad Bečvou a Drahotuše budou navázána nová TZZ.
- 4.3.2.8. Bude navržena rekonstrukce kabelizace, tak aby vyhovovala trakční soustavě 25kV, 50 Hz.
- 4.3.2.9. Traťové zabezpečovací zařízení bude navrženo tak, aby zajistilo připravenost a kabelovou rezervu pro splnění podmínek bodu 1 závěru Centrální komise MD (viz část 4.1.2).
- 4.3.2.10. K umístění technologických zařízení SZZ a TZZ využít přednostně stávající budovy a prostory.
- 4.3.2.11. Součástí dokumentace musí být také řešení problematiky napájení nového ZZ, úvazek nových TZZ, včetně napájení jejich kolejových obvodů.
- 4.3.2.12. V rámci stavby je nutno uvažovat s vyvolanými úpravami ETCS a DOZ.
- 4.3.2.13. 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.
- 4.3.2.14. Nutno respektovat Směrnici SŽDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4662/2014-O12 s účinností od 1.5.2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd.
- 4.3.2.15. 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**

- 4.4.1.1. Metalické kabely TTK a DK jsou roku 1977, kabely TK 15XN a TOK 12vl jsou z r. 2002 a DOK GSM-R je z r. 2009, místní kabelizace je z r. 2002.
- 4.4.1.2. Základní rádiové spojení je GSM-R, náhradní rádiové spojení je TRS a MRS.
- 4.4.1.3. Dálková kontrola a ovládání – sdělovací technologie na CDP Přerov je v dobrém technickém stavu, odpovídá současné technologické úrovni zařízení na trati.
- 4.4.1.4. DDTS ŽDC – V traťovém úseku Lipník nad Bečvou – Drahotuše jsou vybrané technologické systémy ze železničních stanic integrovány do systému DDTS ŽDC v rámci dříve realizovaných staveb. Do systému DDTS jsou integrovány technologie EOVS, OSV, EZS, EPS. Data jsou integrována na integrační koncentrátor a jsou přenášena na InS, na CDP Přerov.

##### **4.4.2. Požadavky na nový stav**

- 4.4.2.1. Bude navržena rekonfigurace zapojovačů, úprava strukturované kabeláže, rekonstrukce EPS, EZS.
- 4.4.2.2. Provizorní odbočky zřízené během stavby, budou řízeny dálkově z CDP Přerov s možností nouzového místního ovládání. Odbočka bude vybavena nezbytným sdělovacím zařízením – výpich z TK, kabelizace k VTO, zapojovač s přepínačem linek do IP zapojovače žst., následná demontáž zařízení a zrušení výpichu z TK.



- 4.4.2.3. Do nového technologického objektu v trvalé odb. Jezernice 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.
- 4.4.2.4. V novém technologickém objektu v odbočce Jezernice se vybuduje následující sdělovací technologie: EZS, ASHS, doplnění přenosového systému (datový uzel + switch TechLan), strukturovaná kabeláž, hodinové rozvody, doplnění komunikačních terminálů.
- 4.4.2.5. Trvalá odb. Jezernice bude řízena dálkově z CDP Přerov s možností nouzového místního ovládání.
- 4.4.2.6. Budou SW doplněna stávající vybraná klientská pracoviště podle požadavků správy SSZT a SEE, případně budou dodáni noví mobilní nebo stacionární klienti pro potřeby SSZT a SEE.
- 4.4.2.7. Stavbou dotčené inženýrské sítě drážní i nedrážní je nutno ochránit, případně přeložit.
- 4.4.2.8. Stávající traťový rádiový systém GSM-R bude zachován.

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

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

- 4.5.1.1. Stávající zařízení ve správě SZDC, OŘ Olomouc, SEE bylo vybudováno ve stavbě ČD DDC, Modernizace úseku tratě Přerov – Hranice s dokončením v roce 2002. Zařízení odpovídá stavu po 15-ti letech provozu a užívání. Ovládání EOv a osvětlení je začleněno do systému DDTS ŽDC, které je sledováno z CDP Přerov. Zařízení pro ovládání EOv a osvětlení je instalováno ve výpravní budově (VB).
- 4.5.1.2. Žst. Drahotuše a Lipník n/B jsou napájeny z příhradové trafostanice 22/0,4kV, která je osazena hermetizovaným transformátorem o výkonu 160kVA. EOv je napájen ze systému TV pomocí měničů 3 kVDC / 2x230V o typovém výkonu 60kVA.
- 4.5.1.3. Stav stávajícího systému EOv v dotčených stanicích poukazuje na skutečnost rekonstrukce z důvodu udržování provozuschopnosti stávajících měničů 3 kV DC/2x230V.
- 4.5.1.4. Kabel VN 6 kV a zařízení v úseku Lipník nad Bečvou – Drahotuše pro napájení zabezpečovacího zařízení jsou v dobrém stavu a není třeba jejich rekonstrukce. Naměřené hodnoty izolačních stavů kabelů a hodnoty uzemnění jsou v pořádku a uložení kabelu je bez kolizních míst.
- 4.5.1.5. Trakční vedení bylo vybudováno ve stavbě „ČD DDC, Modernizace úseku tratě Přerov – Hranice“. Ve stanicích Lipník nad Bečvou a Drahotuše jsou monolitické základy, ocelové trubkové a příhradové stožáry, vedení je zavěšeno na zhlaví na konzolách, v prostřední části jsou závěsy na branách – příčná lana a v oblasti zastřešení závěsy SIK. Trolej a nosné lano v hlavních kolejích 150Cu + 120Cu, tah 15kN. U vedlejších kolejí je použito 100Cu + 50 Bz, tah 10kN. Kotvení plněkompenzované 1:2 kladkostroj. Ukolejnění přes průrazky individuální. V traťovém úseku jsou monolitické základy, betonové a ocelové příhradové stožáry, vedení je zavěšeno na konzolách. Trolej a nosné lano 150Cu + 120Cu, tah 15kN, kotvení plněkompenzované 1:2 kladkostroj. Ukolejnění individuální.
- 4.5.1.6. Železniční trať Přerov – Hranice je elektrifikována stejnosměrnou trakční soustavou s napětím 3kV. Jednotlivá zařízení DŘT /Tecomat TC716U/ v žst. Lipník nad Bečvou a v žst. Drahotuše jsou ve funkci koncentrátorů dat, povelového, signálního a přenosového zařízení. Ústředně ovládaná technologie: R6kV a DOÚO. Komunikace s ED Přerov je dle ČSN EN 60870-5-104 ed.2 (ETHERNET) – přes zařízení Cisco.
- 4.5.1.7. Železniční stanice spadají do působnosti elektrodispečera ED Přerov, kam jsou zavedeny navazující přenosové sítě telemechanizačních zařízení, které spolu s počítačovým řídicím systémem vytváří automatizovaný systém dispečerského řízení pevných elektrických trakčních zařízení /ASDR PETZ/ v oblasti OŘ Olomouc.

##### **4.5.2. Požadavky na nový stav**

- 4.5.2.1. V celém rozsahu stavby nutno zohlednit výhledový přechod trakčního vedení na napěťovou hladinu vn 25kV AC dle studie „Koncepte přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE“, schválené Centrální komisí MD dne 20. 12. 2016.



- 4.5.2.2. Pro stanovení návrhu dimenzování trakčního vedení budou provedeny energetické výpočty, které budou vycházet z parametrů výhledového rozsahu dopravy dle dopravní technologie.
- 4.5.2.3. Budou také provedeny rekonstrukce rozvodů nn v budovách RZZ obou stanic z důvodů splnění normových požadavků na rozváděče NN, snížení rizik obsluhy včetně úprav odběru el.energie.
- 4.5.2.4. Návrh trakčního vedení bude pro tuto stavbu nadále sledovat stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC s tím, že veškeré provedení izolace bude navrženo v izolační hladině zohledňující připravovanou výhledovou střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV, AC (izolátory v úrovni napětí 25 kV, atd.), budou prověřeny bezpečné izolační vzdušné vzdálenosti u jednotlivých umělých staveb (nadjezdy) a v případě potřeby budou v návrhu provedena taková opatření, která zajistí, aby požadované statické i dynamické vzdušné vzdálenosti vyhovovaly pro střídavou trakční soustavu 25 kV, AC.
- 4.5.2.5. Rekonstrukce trakčního vedení pro dosažení cíle stavby bude navržena dle stanoveného rozsahu rekonstrukce železničního svršku a dále minimálně v níže uvedené rozsahu:
- V úsecích v km 200,825 – 201,055, v km 204,200 – 205,300 a v místě nově budované trvalé odb. Jezernice budou navrženy nové stožáry včetně základů.
  - Kromě úseku, který je řešen kompletní rekonstrukcí, dojde k výměně lan pevných bodů, závěsů na konzolách TV a branách apod.
  - V celém úseku bude vyměněno zesilovací vedení za 1x120Cu
  - V celém úseku bude navrženo nové ukolejnění
- 4.5.2.6. V návaznosti na navržený rozsah rekonstrukce trakčního vedení, železničního svršku, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a ostatních úprav s tím souvisejících, budou navrženy úpravy ukolejnění dle současně platných norem a předpisů, včetně zpracování a schválení koordinačních schémat ukolejnění a trakčních propojení (KSUaTP). Nejen konečný stav, ale i přechodové stavy v rámci stavebních postupů. Dále bude provedeno doplnění, respektive přeložky rozvodů nn, DOÚO pro napájení a ovládání úsekových odpojovačů trakčního vedení.
- 4.5.2.7. Na odb. Jezernice budou zatrolejovány kolejové spojky a dále bude odbočka oddělena elektrickými děleními z obou směrů. Ovládání odpojovačů bude zajištěno dálkově ovládanými pohony.
- 4.5.2.8. Na odb. Jezernice 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. Jezernice zřízeno osvětlení výhybek a případné DOÚO.
- 4.5.2.9. Návrh EOv bude splňovat požadavky platné legislativy, včetně předpisu SZDC E2 Předpis pro obsluhu a údržbu zařízení pro elektrický ohřev výhybek a dodatečných úprav napájení ve zmíněných stanicích, a to zejména z důvodu zajištění dostatečného elektrického příkonu (úpravy trafostanic). Nové zařízení EOv bude začleněno do úprav technologie DDTS ŽDC. Ovládání bude navrženo v režimu automatickém/místním, začleněno do DDTS ŽDC, ústředně dohledováno z CDP Přerov, servisně dohledováno na servisních klientech DDTS ŽDC správců.
- 4.5.2.10. Osvětlení bude možné ovládat pomocí automatiky/ručně/dálkově. Osvětlení bude začleněno do DDTS v souladu s TS 2/2008-ZSE Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty.
- 4.5.2.11. Rekonstrukce osvětlení venkovních železničních prostor bude provedena podle požadavků normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014 LED svítidla, platné od 01/2015, se sledováním požadavků směrnice SZDC E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SZDC. Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatickém/místním, začleněno do DDTS ŽDC, ústředně ovládáno z CDP Přerov, servisně dohledováno na servisních klientech DDTS ŽDC správců. Projektant zajistí odborné statické posouzení konstrukce jednotlivých osvětlovacích věží, z důvodu ověření předpokladu jejich dalšího použití na min. 20 let.

- 4.5.2.12. Napájení zabezpečovacího zařízení, které bude předmětem úprav v obvodu stavby, musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620 ed.2, ČSN 34 2650 ed.2, včetně zajištění ochrany zařízení proti vlivům přepětí a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění. Pro přechodový a konečný stav je nutné stanovit energetickou bilanci, prověřit nárůst odběrů a dimenzi souvisejících zařízení včetně kapacity zdrojů napájení systému 6 kV, které jsou instalovány na sousedních TNS.
- 4.5.2.13. Zadavatel zdůrazňuje ochranu před účinky atmosférické a statické elektřiny na el. zařízení a pozemní objekty včetně nutnosti eliminace negativních účinků bludných proudů el. trakce v celém rozsahu stavby.
- 4.5.2.14. V předmětném traťovém úseku bude v souvislosti s rozsahem stavby prověřena potřeba zajištění přeložek zařízení distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a.s. a ostatních zařízení (železniční infrastruktura, mimodrážní správcí).

#### **4.6. Železniční svršek a spodek**

##### **4.6.1. Popis stávajícího stavu**

- 4.6.1.1. Traťový úsek Lipník-Drahotuše, celostátní koridorové tratě, je dvoukolejný. K poslední celkové obnově svršku a spodku došlo v letech 2000 až 2002 kolejnicemi tvaru UIC 60 na betonových pražcích B91P s pružnými sponami FC. Traťová rychlost se pohybuje v rozsahu 100 - 120 km/h (110 – 160 km/h pro Vk).
- 4.6.1.2. Železniční spodek je tvořen tělesem v úrovni terénu, v zářezu i v náspu. Svahy náspu jsou místně nestabilní a odvodnění je částečně nefunkční. Těleso kolem trati je silně zarostlé stromy a keři.

##### **4.6.2. Požadavky na nový stav**

- 4.6.2.1. V traťovém úseku Lipník nad Bečvou – Drahotuše v km 200,000-205,950 bude navržena celková rekonstrukce železničního svršku novým materiálem. Bude odstraněn propad rychlosti v km 204,176-205,770.
- 4.6.2.2. V místě zřízení odbočky Jezernice bude rozšířena osová vzdálenost kolejí na 4,75m. Případná možnost menší osově vzdálenosti kolejí bude projednána s O13. Odbočka bude zřízena na návrhovou rychlost 50-60 km/h.
- 4.6.2.3. Bude provedena sanace železničního spodku se zřízením nové konstrukce pražcového podloží a ochranou zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu v celém TÚ – km 200,000 – 205,950. Navržená konstrukce pražcového podloží bude navržena na základě provedeného geotechnického průzkumu.
- 4.6.2.4. V místě zřízení trvalé odbočky bude rozšířeno těleso pro větší osovou vzdálenost, upraveno odvodnění a zajištěna sanace pražcového podloží podle SŽDC S4, včetně zajištění průzkumů se statickými zatěžovacími zkouškami á 100m v každé koleji.
- 4.6.2.5. Bude navržena rekonstrukce drážních stezek a vymýcení náletových křovin z drážního tělesa.
- 4.6.2.6. Bude navržena rekonstrukce stávajícího odvodnění.
- 4.6.2.7. V celém úseku budou nově navrženy výstroje a značení trati.

#### **4.7. Mosty, propustky, zdi**

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

- 4.7.1.1. V předmětném úseku trati Lipník n/B – Drahotuše se nachází 9 mostů a 4 propustků. Dále 1 silniční nadjezd, u něhož se však nepředpokládá dotčení ani žádné úpravy.

##### **4.7.1.2. Seznam mostů:**

**km 201,171** – most přes silnici III/4371 a vodoteč Hlásenec, nosná konstrukce byla rekonstruována v roce 2000, je tvořena železobetonovým obloukem s čelními zdmi na obou stranách. Délka mostu 26,5 m. Šířka mezi líci říms 10,85 m, kolmá světlost 10m.

**km 201,960** – most přes polní cestu, nosná konstrukce z roku 1973, je tvořena železobetonovou rozepřenou deskou samostatnou pro každou kolej. Spodní stavba tvořená

opěrami a svahovými křídly, je betonová. V roce 2000 byla provedena obnova hydroizolace. Délka mostu 16,16 m. Šířka mezi líci říms 9,95 m, kolmá světlost 5,7 m.

**km 203,000 (Jezernický viadukt)** – Klenbový most tvořený 42 otvory přes terénní prohlubeň. Ve třetím otvoru prochází silnice III. třídy, v osmnáctém otvoru protéká vodoteč Jezernice a ve třicátém otvoru prochází obslužná silniční komunikace. V koleji číslo 1 jsou klenbové konstrukce kamenné z roku 1873 s nasazenou železobetonovou deskou, v koleji č. 2 jsou cihelné z roku 2001. Spodní stavba je z kamenného zdiva. Délka mostu je 426,44 m, šířka 10,70 m (ve výklencích 12,30 m).

**km 204,032** – most přes polní cestu a vodoteč, nosná konstrukce kamenná klenba o třech otvorech z roku 1842 resp. 1873, doplněné v roce 2002 nasazenou železobetonovou deskou zajišťující mj. odvod vody za opěry. Spodní stavba mostu je kamenná. Šířka mostu je 10,64 m, délka mostu 56 m. Kolmé světlosti otvorů jsou 7m, 9,47 m a 7,05m.

**km 204,703** – most přes místní komunikaci v obci Slavíč, nosná konstrukce je z roku 1960, je tvořena železobetonovou deskou 1960 rozšířenou v roce 1999 po obou stranách železobetonovými římsovými nosníky. Spodní stavba mostu je betonová s železobetonovými úložnými prahy z roku 1960. Most má šikmá svahová křídla. Délka mostu je 14,39 m, šířka 12,20 m.

**km 204,876** – most přes místní komunikaci, nosná konstrukce je kamenná klenba z roku 1874 o dvou otvorech. V roce 2001 byla na rubu kleneb zřízena plovoucí deska s novou hydroizolací. Spodní stavba mostu je kamenná a byla v rámci rekonstrukce v roce 2001 injektována. Délka mostu je 28,13 m, šířka mostu 10,44 m, kolmá světlost obou otvorů je 5,7 m.

**km 205,004** – most přes místní komunikaci v obci Slavíč, nosná konstrukce je v každé koleji železobetonová deska se zabetonovanými ocelovými nosníky z roku 2000. V roce 2001 byla na rubu kleneb zřízena plovoucí deska s novou hydroizolací. Spodní stavba mostu je betonová založená na mikropilotovém roštu, úložné prahy jsou železobetonové, most má šikmá svahová křídla. Délka mostu je 18,6 m, šířka 11 m, kolmá světlost otvoru je 5,5 m.

**km 205,246** – trubní most převádějící občasnou vodoteč, konstrukci tvoří dvě železobetonové prefabrikované trouby vestavěné do původního klenbového kamenného mostu. Na obou koncích je most ukončen betonovými čelními zdmi s ocelovým zábradlím na římsách. Svahové kužely opevněny kamenným obkladem. Šířka mostu mezi líci opěrných zdí je 23,68 m, délka mostu 12m, průměr trub je 2,2 m.

**km 205,880** – most přes vodoteč Žabník, nosná konstrukce z roku 1947 je tvořena přesýpanou železobetonovou monolitickou rámovou klenutou konstrukcí parabolického tvaru. Vodní tok je v otvoru veden zpevněným lichoběžníkovým korytem. Most byl vestavěn do jednoho z otvorů původního viaduktu. V roce 2000 byl most povrchově sanován a opatřen novými římsami se zábradlím. Délka mostu je 11,5 m, šířka mezi čelními zdmi je 40,37 m. Kolmá světlost ve výškové úrovni povrchu chodníků podél koryta vodoteče je 4,7 m.

#### 4.7.1.3. Seznam propustků:

**km 200,519** – trubní propustek z roku 1974

**km 202,762** – kamenný propustek z let 1842-1846 prodloužený v letech 1872-1873

**km 204,487** – trubní propustek z roku 1972

**km 204,726** – trubní propustek z roku 1971

#### 4.7.2. Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1. Bude provedena diagnostika u všech mostních objektů (geotechnické průzkumy, geologické sondy, ověření skrytých rozměrů).
- 4.7.2.2. U mostních objektů bude přepočtem prokázáno, že budou přechodnost traťové třídy D4 UIC/ 120 km/hod a D2/160 km/hod.
- 4.7.2.3. 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.

- 4.7.2.4. Na základě výsledů diagnostiky a provedeného přepočtu všech mostních objektů, bude upřesněn rozsah navržených úprav ze ZP.
- 4.7.2.5. Prostorové uspořádání všech mostních objektů musí vyhovovat ČSN 736201:2008. Návrhový VMP musí vyhovovat nejvyšší traťové rychlosti, která je v daném úseku navržena.
- 4.7.2.6. 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).
- 4.7.2.7. Kabelové trasy budou přednostně vedeny mimo nosnou konstrukci, zemí nebo po vlastní podpěrné konstrukci (lávce) s ohledem na finanční, majetkoprávní podmínky atd.
- 4.7.2.8. Přednostně budou navrženy objekty s průběžným kolejovým ložem, na propustcích přednostně s otevřeným kolejovým ložem.
- 4.7.2.9. 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.
- 4.7.2.10. Odvodnění mostních objektů bude navrženo s ohledem na záplavová území, přednostně navrženo do nejbližšího přirozeného recipientu.
- 4.7.2.11. 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. Ostatní objekty**

- 4.8.1. Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům, kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně).

#### **4.9. Pozemní komunikace**

- 4.9.1. Bude navržena nová účelové komunikace sloužící jako přístup k odb. Jezernice. Komunikace bude navržena v šíři 3,5 m.

#### **4.10. Pozemní stavební objekty**

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

- 4.10.1.1. V současném stavu nejsou v dotčeném úseku trati vybudovány žádné protihlukové stěny.

##### **4.10.2. Požadavky na nový stav**

- 4.10.2.1. Z důvodu ochrany místní obytné zástavby před nadměrným hlukem způsobeným železniční dopravou budou navrženy protihluková opatření na základě výsledků akustické studie
- 4.10.2.2. Bude provedena výstavba nových zděných trafostanic TS 22kV/0,4kV se dvěma transformátory (1x žst, 1xEOV), rozvodnou VN a NN v žst. Lipník nad Bečvou a Drahotuše.
- 4.10.2.3. Na odb. Jezernice bude vystavěna nová technologická budova. Budova bude zděná, založená plošně na základových pasech a zastřešená plochou střechou. Užitná plocha budovy bude dostatečná pro umístění potřebných technologií. Bude navržena klimatizace objektu s jednotkami umístěnými na vnějším plášti objektu nebo na střeše.

#### **4.11. Zásady organizace výstavby**

- 4.11.1. Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.11.2. Bude navržena kumulace prací vyžadující zastavení provozu a délka a počet těchto období bude minimalizována.
- 4.11.3. 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.

- 4.11.4. Aktivace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení bude probíhat po skončení kolejových výluk při vyloučeném provozu.
- 4.11.5. 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 (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.

#### 4.12. Geodetická dokumentace

- 4.12.1. Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, nezbytných k návrhu technického řešení.
- 4.12.2. Před započítím 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.

#### 4.13. 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 GR 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 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.

**Zemědělská příloha.**

**Lesní příloha.**

**Havarijní a povodňový plán.**

## 5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. Zhotovitel zpracuje a zajistí technické podklady pro zpracování zadávací dokumentace na výběr zhotovitele stavby.
- 5.1.2. 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/09/18 a OP/DUR/02/18, které jsou přílohou smlouvy.

- 5.1.3. 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 – 1.4), 6 a 7.
- 5.1.4. 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.
- 5.1.5. 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.
- 5.1.6. 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](mailto:typdok@tudc.cz), [www: http://typdok.tudc.cz](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 „Lipník n. B. - Drahotuše, BC“, investor SZDC, zhotovitel **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**, duben 2018.
- 7.1.2. Souhrn připomínek a jejich vypořádání k ZP „Lipník n. B. - Drahotuše, BC“, investor SZDC, zhotovitel **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**, květen 2018.
- 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-SZDC-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.