Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

„Rekonstrukce železniční trati Uhersko - Pardubice pro zavedení rychlosti 200 km/h“

Datum vydání: 3. 6. 2022

Obsah

[SEZNAM ZKRATEK 2](#_Toc105427868)

[1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA 3](#_Toc105427869)

[1.1 Předmět zadání 3](#_Toc105427870)

[1.2 Hlavní cíle stavby 3](#_Toc105427871)

[1.3 Umístění stavby 3](#_Toc105427872)

[1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení) 3](#_Toc105427873)

[2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ 4](#_Toc105427874)

[2.1 Podklady a dokumentace 4](#_Toc105427875)

[2.2 Související podklady a dokumentace 5](#_Toc105427876)

[3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY 5](#_Toc105427877)

[4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ 6](#_Toc105427878)

[4.1 Všeobecně 6](#_Toc105427879)

[4.2 Dopravní technologie 6](#_Toc105427880)

[4.3 Organizace výstavby 6](#_Toc105427881)

[4.4 Zabezpečovací zařízení 6](#_Toc105427882)

[4.5 Sdělovací zařízení 8](#_Toc105427883)

[4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení 9](#_Toc105427884)

[4.7 Ostatní technologická zařízení 11](#_Toc105427885)

[4.8 Železniční svršek a spodek 11](#_Toc105427886)

[4.9 Nástupiště 13](#_Toc105427887)

[4.10 Železniční přejezdy 13](#_Toc105427888)

[4.11 Mosty, propustky, zdi 13](#_Toc105427889)

[4.12 Železniční tunely 14](#_Toc105427890)

[4.13 Ostatní objekty 14](#_Toc105427891)

[4.14 Pozemní stavební objekty 14](#_Toc105427892)

[4.15 Geodetická dokumentace 16](#_Toc105427893)

[4.16 Životní prostředí 16](#_Toc105427894)

[5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY 16](#_Toc105427895)

[6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY 16](#_Toc105427896)

[7. PŘÍLOHY 17](#_Toc105427897)

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve VTP.V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA
   1. Předmět zadání
      1. Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu a Doprovodné dokumentace stavby „Rekonstrukce železniční trati Uhersko - Pardubice pro zavedení rychlosti 200 km/h“.
      2. ZP bude zpracován dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění, včetně příloh (dále jen „Směrnice MD V-2/2012“). Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti. Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání Záměru projektu na Centrální komisi MD.
      3. Zhotovitel provede členění ZP dle Směrnice MD V-2/2012, členění a rozsah Doprovodné dokumentace je uveden v kapitole 5. Specifické požadavky těchto ZTP.
      4. Zpracování ekonomického hodnocení bude provedeno podle platné rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ).
      5. Součástí plnění je i zpracování Doprovodné dokumentace. Požadavky na provedení a rozsah Doprovodné dokumentace jsou uvedeny v čl. 5. Specifické požadavky.
      6. Součástí plnění je i zajištění a doplnění potřebných podkladů, (nad rámec podkladů uvedených v čl. 2.) a mapových podkladů, nezbytných ke zpracování záměru projektu a doprovodné dokumentace.
      7. Součástí předmětu plnění bude též zpracování projektu předběžného inženýrsko-geologického průzkumu. Tato část zakázky bude odevzdána Objednateli jako samostatná dokumentace mimo vlastní Záměr projektu a Doprovodnou dokumentaci.
   2. Hlavní cíle stavby
      1. Cílem stavby je realizace stavebně-technických opatření, která umožní zvýšení traťové rychlosti na 200 km/hod při splnění požadavků na bezpečnost a spolehlivost provozu, zajištění požadavků interoperability, zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zvýšení kapacity dráhy, zajištění bezbariérového přístupu, zajištění podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy, zajištění úspory energie, zajištění splnění požadavků platné legislativy.
   3. Umístění stavby

* Stavba bude probíhat v úseku Uhersko (mimo) – Pardubice hl.n. (mimo), který je součástí železniční trati č. 540 00 Česká Třebová - Kolín
* Kraj: Pardubický
* Okres: Pardubice
* Katastrální území:

Turov nad Loučnou, Slepotice, Moravany nad Loučnou, Kostěnice, Hostovice u Pardubic, Zminný, Černá za Bory, Studánka, Pardubice

TUDU: 150114 Uhersko – Moravany; 1501H1 žst. Moravany; 1501H3 žst. Moravany; 150116 Moravany – Kostěnice; 1501l1 žst. Kostěnice; 150118 Kostěnice - Pardubice

* 1. Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)
     1. Správcem trati je OŘ Hradec Králové.

Údaje o trati

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Traťový úsek | Uhersko – Moravany | žst. Moravany |  |
| Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. | celostátní | celostátní |  |
| Kategorie dráhy podle TSI INF | TSI INF-O – P3  TSI INF-N – F1 | TSI INF-O – P3  TSI INF-N – F1 |  |
| Součást sítě TEN-T | ANO | ANO |  |
| Číslo trati podle Prohlášení o dráze | 540 00 | 540 00 |  |
| Číslo trati podle nákresného jízdního řádu | 501 | 501 |  |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu | 001, 010 | 001, 010 |  |
| Číslo traťového a definičního úseku | 150114 | 1501H1 |  |
| Traťová třída zatížení | D4 | D4 |  |
| Maximální traťová rychlost | 160 km/h | 160 km/h |  |
| Trakční soustava | 3 kV | 3 kV |  |
| Počet traťových kolejí | 2 | 2 |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Traťový úsek | Moravany – Kostěnice | žst. Kostěnice | Kostěnice – Pardubice hl.n. |
| Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. | celostátní | celostátní | celostátní |
| Kategorie dráhy podle TSI INF | TSI INF-O – P3  TSI INF-N – F1 | TSI INF-O – P3  TSI INF-N – F1 | TSI INF-O – P3  TSI INF-N – F1 |
| Součást sítě TEN-T | ANO | ANO | ANO |
| Číslo trati podle Prohlášení o dráze | 540 00 | 540 00 | 540 00 |
| Číslo trati podle nákresného jízdního řádu | 501 | 501 | 501 |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu | 001, 010 | 001, 010 | 001, 010 |
| Číslo traťového a definičního úseku | 150116 | 1501I1 | 150118 |
| Traťová třída zatížení | D4 | D4 | D4 |
| Maximální traťová rychlost | 160 km/h | 160 km/h | 160 km/h |
| Trakční soustava | 3 kV | 3 kV | 3 kV |
| Počet traťových kolejí | 2 | 2 | 2 |

1. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ
   1. Podklady a dokumentace
      1. Choceň – Uhersko, BC - DUR

Vypracováno 03/2022

Zpracovatel: METROPROJEKT Praha a.s. - bude poskytnuta vítěznému uchazeči.

* + 1. Modernizace železničního uzlu Pardubice - DSP

Vypracováno 08/2020

Zpracovatel: Společnost „SP + SEU\_Uzel Pardubice\_P“ - bude poskytnuta vítěznému uchazeči.

* + 1. Doporučený postup při tvorbě ZP u investičních akcí do budov ON, č. j. 48845/2020-SŽ-GŘ-O6, viz příloha 7.1.4 těchto ZTP
    2. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, MD - SFDI, 2013, https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb\_a1.pdf
  1. Související podklady a dokumentace
     1. Choceň – Uhersko, BC – Ověřovací studie zavedení rychlosti 200 km/hod

Vypracováno 11/2019

Zpracovatel: METROPROJEKT Praha a.s. - bude poskytnuta vítěznému uchazeči.

* + 1. Zpráva o průzkumu pražcového podloží Uhersko – Moravany z r. 1991.
    2. Závěrečná zpráva o geotechnickém průzkumu včetně dílčích objektů z r. 1995.
    3. Schémata návrhu sanací Uhersko – Pardubice z r. 1997 + úpravy dle skutečného provedení.
    4. Uhersko – Pardubice výsledky radarového měření z r. 2002
    5. Studie Analýza zvýšení bezpečnosti úrovňových přejezdů na tranzitních železničních koridorech, SUDOP Praha, 2016 - bude poskytnuta vítěznému uchazeči.

.

1. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY
   * 1. Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
2. Modernizace železničního uzlu Pardubice (investor Správa železnic, státní organizace, stavba v realizaci 09/2020 – 12/2024).
3. Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum (investor Správa železnic, státní organizace, příprava DÚSP).
4. Choceň – Uhersko, BC (investor Správa železnic, státní organizace, stavba v přípravě, zpracovává se DUR, předpoklad realizace 2026 – 2028).
5. Náhrada přejezdů P4893, P4894, P4895, P4898 a P4899 na trati Česká Třebová - Praha (investor Správa železnic, státní organizace, stavba v přípravě, zpracovává se ZP, předpoklad realizace 2026 – 2028).
6. Zřízení bezbariérového přístupu na nástupiště zastávky Pardubice – Pardubičky (investor Správa železnic, státní organizace, stavba v přípravě, zpracovává se DUSP + PDPS, předpoklad realizace 05/2022 – 11/2022).
7. Oprava přenosové cesty Uhersko – Pardubice (investor Správa železnic, státní organizace)
8. Studie proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 m (zpracovává SUDOP Praha)
9. Úprava infrastruktury 1. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Břeclav – Praha – příprava zadání ZP
10. PŘELOŽKA SILNICE II/322 ČERNÁ ZA BORY – DAŠICE (investor Správa a údržba silnic Pardubického kraje, DSP zpracován, probíhá územní řízení, předpoklad realizace r. 2023).
11. Náhrada přejezdu P4902 v km 297,908 trati Česká Třebová – Praha (investor Správa železnic, státní organizace, předpoklad realizace po dokončení náhradní komunikace v rámci stavby v bodu e).
    * 1. Seznam investicí a opravných prací SŽ, které je nutné koordinovat, je aktuální ke dni zpracování těchto zvláštních technických podmínek. Zhotovitel si musí zajistit aktuální informace o investicích a opravných pracích SŽ, které je nutné koordinovat.
      2. Další nutné koordinace se stavbami mimodrážních investorů (převážně technické infrastruktury). Zhotovitel si musí zajistit aktuální informace o stavbách, které je nutné koordinovat.
12. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ
    1. Všeobecně
       1. Upozorňujeme Zhotovitele, že byla vydána směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen „SŽ SM011“), schválená pod čj. 23385/2022-SŽ-GŘ-O6 dne 5. 4. 2022, s účinností od 8. 4. 2022, která ruší a nahrazuje Směrnici generálního ředitele č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních dráhách celostátních a regionálních, ze dne 30. 6. 2006.
       2. V odstavci 2.3.12 ve VTP/ZP/07/22 se nahrazuje první věta textem: „Zhotovitel musí u Dokumentace zajistit hodnocení a posuzování rizik v rámci dotčených subsystémů se stanovenými požadavky dle Prováděcího nařízení komise (EU) č. 402/2013 [55].“
       3. Zhotovitel díla provede prověření a posouzení stávajícího stavu a navrhne nezbytné technické a technologické řešení jednotlivých specializací potřebných pro zvýšení traťové rychlosti ze 160 km/hod na 200 km/hod. V souvislosti se změnami kolejového řešení v ŽST Moravany a Kostěnice budou zároveň navrženy takové úpravy, aby stanice vyhovovaly podmínkám a požadavkům pro plynulý výhradní provoz pod dohledem ETCS včetně možnosti průvozu nákladních vlaků o délce až 740 m. V obou stanicích bude navržena plná peronizace. Dále bude řešeno odstranění stávajících úrovňových křížení, a to v úseku s traťovou rychlostí nad 160 km/h.
       4. Z důvodu odstranění silného zatížení úseku Kostěnice – Pardubice hl.n. bude ve vhodném místě navržena trvalá odbočka.
    2. Dopravní technologie
       1. Bude zpracována pro současný a výhledový rozsah dopravy, který bude vycházet ze staveb „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ a „Choceň – Uhersko, BC“. Součástí bude i stanovení počtu vlaků, které využijí rychlost 200 km/h. Výhledový rozsah dopravy bude odsouhlasen Správou železnic GŘ O6.
       2. Bude zpracována dle Směrnice SŽ SM011, přílohy P2.
       3. Pro potřeby průvozu vlaků délky 740 m bude stavba úzce koordinována se „Studií proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 m“. V rámci DT bude nad rámec řešeného území uveden GVD v úseku Česká Třebová – Pardubice hl.n.
       4. V rámci dopravní technologie bude posouzeno umístění nové trvalé odbočky v úseku Kostěnice – Pardubice hl.n.
       5. Budou zpracovány kapacitní výpočty dle Směrnice SŽDC SM124.
       6. V rámci dopravní technologie bude dopravně-technologicky posouzen dopad zvýšení rychlosti u segmentu dálkové osobní dopravy na segment regionální osobní dopravy a nákladní dopravy (zejména ve vztahu k vlakům délky 740 m). V rámci dopravně-technologického posouzení bude zpracována zejména problematika kapacity dráhy, konstrukce GVD s důrazem na požadavky ve vztahu k infrastrukturním opatřením pro možnost realizace daného provozního konceptu v požadované kvalitě. Alternativně bude dopravně-technologicky posouzen případ, kdy nebude územně či technicky možné zřídit přímou boční ochranu v řešených železničních stanicích.
    3. Organizace výstavby
       1. Zhotovitel provede časovou rozvahu organizace výstavby v jednotlivých letech pro možnost uplatňování potřebných výluk traťových kolejí a uzavírek silničních komunikací. Bude stanoven předpokládaný rozsah NAD jako podklad pro ekonomické hodnocení.
    4. Zabezpečovací zařízení
       1. Popis stávajícího stavu
          1. TÚ Uhersko – Moravany

V traťovém úseku je instalováno TZZ typu ABE z roku 2001, kolejové obvody s přijímači DSŠ budou v roce 2022 rekonstruovány na kolejové obvody s přijímači KOA. PZZ v km 289,127 a v km 290,194 jsou typu PZZ-EA z roku 2001 s anulačními soubory ASE5.

* + - 1. ŽST Moravany

V žst. Moravany je instalováno SZZ typu ESA 11 s PRR panely z roku 2001, kolejové obvody s přijímači DSŠ. V kolejích č. 6 a 8 jsou počítače náprav ACS 2000. V koleji č. 3 je kolejový obvod s přijímačem DSŠ + počítač náprav. Ve směru Holice a Hrochův Týnec je funkcionalita VNPN. Navazující trati D3 jsou doplněny traťovým souhlasem.

* + - 1. TÚ Moravany – Kostěnice

V traťovém úseku je instalováno TZZ typu ABE z roku 2001, kolejové obvody s přijímači DSŠ budou v roce 2022 rekonstruovány na kolejové obvody s přijímači KOA.

* + - 1. ŽST Kostěnice

V žst. Kostěnice je instalováno SZZ typu ESA11 s PRR panely z roku 2000, kolejové obvody s přijímači DSŠ.

* + - 1. TÚ Kostěnice – Pardubice hl.n.

V traťovém úseku je instalováno TZZ typu ABE z roku 2001, kolejové obvody s přijímači DSŠ budou v roce 2022 rekonstruovány na kolejové obvody s přijímači KOA. PZZ v km 297,908 a v km 302,038 jsou typu PZZ-EA z roku 2001 s anulačními soubory ASE5. V úseku je instalována diagnostika jedoucích vozidel typu ASDEK z roku 2001.

* + 1. Požadavky na nový stav
       1. Výchozím stavem pro technické řešení tohoto ZP je zavedený výhradní provoz ETCS na stávající infrastruktuře, tzn. ETCS bez benefitů.
       2. Veškerá kabelizace v rozsahu stavby bude nová v provedení se stíněním tj. ochranou proti vlivům střídavé trakce 25kV.
       3. Návrh ZZ musí respektovat výhledovou konverzi napájení na střídavou trakci 25kV.
       4. V úseku Uhersko – Pardubice hl.n. bude navrženo takové řešení komplexní výměny příslušných zabezpečovacích zařízení včetně vazby na ETCS L2, které umožní zavedení rychlosti nad 160 km/h, a to ve smyslu návrhu a souvisejících doporučení materiálu „Tvorba metodického pokynu pro projektování systému ERTMS/ETCS“. Předpokládá se výměna HW a SW RBC na CDP Praha včetně úprav SW systémů DOZ.
       5. Zabezpečovací zařízení bude optimalizováno i pro výhradní provoz ETCS s benefity.
       6. Prověřit možnost výhradního provozu ETCS s benefity vzhledem k plánované stavbě „BC Choceň – Uhersko“ a plánovanému navazujícímu úseku Choceň – Ústí nad Orlicí.
       7. Výměna vnitřních a venkovních prvků zabezpečovacího zařízení bude navržena s ohledem na aktualizovaný dopravní program a na budoucí provozovanou traťovou rychlost. Předpokládá se doplnění odvratných výhybek, náhrada přejezdů a dalších souvisejících náležitostí.
       8. Přejezdová zabezpečovací zařízení na přejezdech P4899, P4900, P4901, P4902, P4903 budou demontována, včetně všech vnitřních i venkovních součástí.
       9. Pro všechna upravovaná zabezpečovací zařízení bude navržena diagnostika s přenosem diagnostických dat do stanoveného místa soustředěné údržby. Diagnostika musí vycházet z koncepce TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z.
       10. Pro zajištění spolehlivosti provozu musí být zajištěna vysoká spolehlivost systému ERTMS/ETCS včetně technického návrhu jak budou řešeny poruchové stavy nebo plánované výluky systému ETCS.
       11. Součástí dokumentace bude popis a návrh úprav systémů DOZ a ETCS, včetně všech souvisejících dopadů (úpravy SZZ jednotlivých ŽST, CDP Praha, atd.)
       12. Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů je nutné řešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné a dočasné stavy zabezpečovacích zařízení včetně ETCS.
       13. Na základě dopravní technologie bude ve vhodném místě úseku Kostěnice – Pardubice hl.n. zřízena a zabezpečena trvalá odbočka.
  1. Sdělovací zařízení
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Zastávky Pardubice – Černá za Bory a Pardubice – Pardubičky jsou vybaveny IP rozhlasovými ústřednami z roku 2016.
        2. Železniční stanice Kostěnice a Moravany je vybavena kamerovým systémem, IP rozhlasovou ústřednou a IP telefonním zapojovačem, v žst. Moravany je v provozu informační systém.
        3. V úseku Uhersko – Pardubice hl.n. je položen metalický traťový kabel a dálkový optický kabel (DOK) o kapacitě 24 vláken.
        4. Celý traťový úsek je pokryt digitálním rádiovým signálem GSM-R.
     2. Požadavky na nový stav
        1. V celém traťovém úseku budou prověřeny možné úpravy stávajícího sdělovacího zařízení ve vztahu ke zvýšení rychlosti na 200 km/h.
        2. Bude navržen orientační a informační systém v železničních stanicích a zastávkách v souladu se Směrnicí SŽ č. 118 a Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace.
        3. Nové přístřešky na zastávkách budou vybaveny inteligentními systémy pro sdělení informací (o jízdách vlaků pro cestující, akustické hlášení, komunikaci s Kontaktním centrem SŽ, možností vyhledávání spojení, systémem pro řízení osvětlení prostoru přístřešku a zastávky.
        4. V žst. Moravany budou na ostrovních nástupištích umístěny informační kiosky pro cestující s povinně zveřejňovanými informacemi a informacemi o aktuálních závadách a mimořádnostech v provozu dráhy.
        5. V železničních stanicích a zastávkách budou navrženy hodiny v korporátním vzhledu v souladu dle TS 2/2021-S.
        6. V úseku Uhersko – Pardubice hl.n. budou navrženy HDPE trubky, dálkový optický kabel (DOK) o kapacitě 72 vláken, traťový optický kabel (TOK) o kapacitě 72 vláken a metalický traťový kabel. Počty HDPE trubek a kabelové trasy budou navrženy s ohledem na budoucí nasazení systému detekce lomů kolejnic fungující na bázi detekce vibrací optických vláken (distribuované akustické snímání).
        7. V železničních stanicích bude posouzen stav stávajícího kamerového systému a případně bude navržen kamerový systém nový, v železničních zastávkách bude navržen kamerový systém nový. Kamerový systém v celém úseku Uhersko – Pardubice hl.n. bude zapojen do přenosového systému IP/MPLS (technologická datová síť).
        8. Základnové radiostanice GSM-R v dotčeném úseku budou přepojeny do nového samostatného přenosového systému IP/MPLS pro GSM-R.
        9. Všechna sdělovací zařízení budou přepojena do přenosového systému IP/MPLS (technologická datová síť) a musí předávat diagnostické informace do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) dle TS 2/2008-ZSE v platném znění.
        10. Veškerá nově navrhovaná metalická kabelizace bude v provedení s ochranou proti vlivům střídavé trakce 25kV.
        11. Nově navrhované sdělovací zařízení musí respektovat výhledovou konverzi napájení na střídavou trakci 25kV.
  2. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Trakční vedení
        2. Stávající trakční vedení a trakční napájecí stanice jsou provozuschopné a provozně způsobilé pro stávající stav, dle stávajících energetických výpočtů. V úseku Moravany – Pardubice hl.n. 1.+2.TK jsou již dnes možnosti napájení na hranici své výkonnosti. Napájecí stanice

TNS Choceň

Je připojena na dva kabelové přívody na hladině 22kV z rozvodny ČEZ distribuce. Zde jsou instalovány dva výkonové transformátory o jmenovitém výkonu 2x10 MVA. V roce 2000 proběhla oprava rozvodny 3kV (výměna rychlovypínačů pro napájení trakčního vedení). V roce 2004 proběhla celková rekonstrukce trakční napájecí stanice. Při současném objemu dopravy dochází k přetěžování výkonových transformátorů na straně ČEZ distribuce, což způsobuje beznapěťový stav trakčního vedení a napájení zabezpečovacího zařízení v úseku TNS Ústí nad Orlicí – TNS Choceň – TNS Moravany 1.+2.TK.

TNS Moravany

Je připojena na dvě linky ČEZ distribuce na hladině 110kV. V rozvodně 110kV jsou instalovány dva výkonové transformátory o jmenovitém výkonu 2x10 MVA v majetku Správy železnic, státní organizace. V rámci rekonstrukce koridorové tratě nebyla na TNS Moravany provedena celková rekonstrukce, proto zde proběhly dílčí opravné práce:

* 2002-2008 - oprava rozvodny 110kV
* 2003 - oprava rozvodny 22kV, 3kV - výměna rychlovypínačů pro napájení trakčního vedení
* 2017 - oprava rozvodny 6kV a výměna trakčních transformátorů rozvodny 3kV
* 2018 - oprava usměrňovačů rozvodny 3kV.
  + - 1. SpS Pardubice

Nová ve výstavbě v rámci akce Modernizace železničního uzlu Pardubice.

* + - 1. TNS Opočínek

Je připojena na dva kabelové přívody na hladině 22kV z rozvodny ČEZ distribuce. Zde jsou instalovány dva výkonové transformátory o jmenovitém výkonu 2x10 MVA. Na TNS proběhli tyto opravné práce:

* 2004 - oprava rozvodny 3kV- výměna rychlovypínačů pro napájení trakčního vedení
* 2014 - oprava rozvodny 22kV, 6kV
* 2021- výměna trakčních transformátorů rozvodny 3kV.

Při současném objemu dopravy dochází při výlukách trakčního vedení v obvodu napájení z TNS Opočínek, příp. k výlukám sousedních napájecích stanic, k přetěžování výkonových transformátorů na straně ČEZ distribuce, což způsobuje beznapěťový stav trakčního vedení a napájení zabezpečovacího zařízení v úseku TNS Ústí nad Orlicí – TNS Choceň – TNS Moravany 1.+2.TK

* + - 1. Napájení zabezpečovacího zařízení

V úseku Pardubice hl.n. (mimo) – Kostěnice – Moravany – Uhersko (mimo) je provedeno napájení zabezpečovacího zařízení z kabelového rozvodu 6kV 50 Hz (soustředěný autoblok z STS napájejících UNZ v jednotlivých žst. - přejezdy a horkoběžnost jsou napájeny přes jednotlivé TTS na trati). Rozvod je napájen z TNS Opočínek a Moravany. V žst. je dále proveden záskok napájení UNZ z rozvodu LDSŽ.

* + - 1. Napájení osvětlení

Na zastávkách Pardubice – Pardubičky a Pardubice – Černá za Bory jsou instalovány sklopné stožáry, výbojkové osvětlení, napájení z kabelového rozvodu NPK (ČEZ).

V žst. Kostěnice je o 11 ks osvětlovacích věží 20 m (9ks zůstalo stávajících z roku 1992) s výbojkovými svítidly, doplněno osvětlovacími stožáry JŽ a sklopnými stožáry 12 m Mostr Prachovice. Napájení je z trafostanice v majetku SŽ napojené na vrchní vedení 35kV ČEZ.

V žst. Moravany je 12ks osvětlovacích věží 20 m s výbojkovými svítidly, doplněno osvětlovacími sklopnými stožáry 12 m Mostr Prachovice. Napájení je ze stožárové trafostanice v majetku SŽ napojené na vrchní vedení 35kV ČEZ. Rozvodna nn umístěna v STS 6kV, která je součástí technologické budovy v žst.

* + - 1. EOV

V žst. Kostěnice a Moravany je EOV instalováno na výhybkách dopravních kolejí.

* + 1. Požadavky na nový stav
       1. Pro stanovení návrhu dimenzování trakčního vedení budou provedeny energetické výpočty, které budou vycházet z parametrů výhledového rozsahu dopravy dle dopravní technologie.
       2. Obsahem energetických výpočtů bude ověření dostatečného instalovaného výkonu na TNS Opočínek a Moravany, vyhodnocení jednostranného i oboustranného napájení pro výhledový rozsah dopravy a také prověření přenosové schopnosti trakčního vedení (napájecí stanice/trakční vedení/sběrač vozidel). V energetických výpočtech bude nutné prověřit rychlost 200 km/h na stejnosměrné trakci a také na střídavé trakci. Zároveň budou splněny požadavky dle TSI ENE.4.5.2.4. Bude provedena rekonstrukce trakčního vedení DC 3 kV, úsekových odpojovačů včetně pohonů, svodičů přepětí a všech komponentů trakčního, napájecího a zpětného vedení dle rozsahu kolejových úprav. Stav trakčních podpěr včetně základu bude posouzen odborně způsobilou osobou na místním šetření. V případě ponechání trakčních podpěr bude provedena jejich protikorozní ochrana.
       3. 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 25kV, 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. S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů nn, přípojek a rozvodných skříní. Současně bude provedeno napojení stávajících, rekonstruovaných a nových technologických systémů. Nové rozvody budou provedeny kabely uloženými v zemi, kabelové skříně a rozvaděče budou v provedení, které je v souladu s normami, předpisy a jsou schváleny pro použití u Správy Železnic. Trasy kabelů budou navrženy s ohledem na případnou budoucí výměnu tak, aniž by došlo k narušení kolejiště.
       5. V celém úseku bude instalován nový kabel s izolační hladinou 22 kV, který bude provozován na napěťové úrovni 6 kV.
       6. Rozsah vybavení výhybek EOV stanoví dopravní technolog. Ovládání EOV bude řešeno prostřednictvím řídícího rozvaděče REOV. EOV bude primárně v automatickém režimu s možností ruční obsluhy. EOV bude možné ovládat dálkově a bude začleněn do DDTS. EOV bude také zřízeno na nové trvalé odbočce v úseku Kostěnice – Pardubice hl.n.
       7. 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. Použijí se svítidla umístěná na trakčních podpěrách a na sklopných osvětlovacích stožárech.
       8. V rámci projektu prověřit vybudování magistrálního rozvodu 22 kV v úseku napájecích stanic TNS Moravany a TNS Opočínek pro napájení technologií SŽ s redukcí přípojek nn v ŽST v rekonstruovaném úseku.
       9. Napájení SZZ, PZZ 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.
       10. Bude ponecháno stávající zařízení DŘT, včetně datového připojení. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do DDTS v souladu s TS 2/2008-ZSE - Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty, v platném znění. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.
       11. Navrhne se rozsah úprav, dovybavení ED Pardubice, CDP Praha potřebnými komponenty a programové vybavení respektující nový stav řízených technologických zařízení.
       12. V předmětném traťovém úseku bude prověřena potřeba zajištění přeložek zařízení distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a. s.
  1. Ostatní technologická zařízení
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Neuveden
     2. Požadavky na nový stav
        1. Pouze taková zařízení, jež vyplynou z navržených změn v předmětném úseku, včetně v žst. Moravany a Kostěnice.
  2. Železniční svršek a spodek
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Železniční svršek v daném úseku, hlavní koje č. 1 a 2, je tvořen kolejnicemi 60E1, pražci betonovými B91/S, s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14 se svěrkami Skl14, kolejovým ložem z drceného kameniva frakce 31,5/63 a koleje jsou svařeny do koleje bezstykové.

V dopravních a manipulačních kolejích je svršek tvořen kolejnicemi tvaru R65, S49,T, betonovými pražci SB8, SB6 či dřevěnými pražci, s upevněním tuhým na podkladnicích se svěrkami ŽS4/ŽS3 či T5, kolejovým ložem z drceného kameniva frakce 31,5/63 a koleje jsou svařeny do koleje bezstykové či stykované.

* + - 1. Železniční spodek úseku je tvořen tělesem železničního spodku, stavbami železničního spodku a dopravními plochami a komunikacemi různých konstrukcí a typů. Kritická místa v tomto úseku se nachází v žst. Moravany v 1. a 2. staniční koleji km 291,500-291,800 a v úseku Kostěnice-Pardubice hl.n. v 1. a 2. traťové koleji v km 297,300-297,950.
      2. Odvodnění v tomto úseku je tvořeno drážními příkopy nezpevněnými a drážními příkopy zpevněnými s tvárnicemi TZ a příkopovými zídkami UCH(UCB) a trativody.
      3. V daném úseku se nachází protihlukové stěny u Uherska u 1. koleje km 287,360-287,830, u Kostěnic u 1. koleje km 294,600-295,00 a u 2. koleje km 294,700-295,100, v Pardubicích-Černá za Bory u 1. koleje km 299,800-300,500 a v Pardubicích-Pardubičkách také u 1. koleje km 301,450-303,130 a 2. koleje km 301,430-302,500. Konstrukce PHS je složena ze železobetonových sloupků a panelů s různou výplní. Kritické místo PHS je u 1. koleje km 302,100-303,000.
    1. Požadavky na nový stav
       1. Železniční spodek

Zhotovitel zpracuje archivní rešerši řešeného úseku stavby z archivních podkladů. Dále zhotovitel provede orientační průzkum vč. místního šetření za účasti správce a zástupce O13, zaměřený zejména na místa vyžadující časté zásahy v rámci údržby a na místa poruch, pro stanovení předpokládaných příčin poruch a navržení vhodného technického řešení, zmapování stávajícího odvodnění a jeho stavu apod. Z místního šetření bude vyhotoven záznam, který bude obsahem dokladové části.

V celém rozsahu stavby objednatel předpokládá rekonstrukci pražcového podloží v traťových kolejích a v hlavních staničních kolejích.

Rekonstrukce pražcového podloží bude navržena též ve stanicích mimo hlavní koleje v závislosti na rozsahu kolejových úprav.

V úsecích s opakujícími se poruchami způsobenými nestabilitou zemního tělesa budou navrženy úpravy pro zajištění jeho stability.

V celém rozsahu stavby bude navržena rekonstrukce odvodnění.

* + - 1. Železniční svršek

Bude proveden kompletní návrh GPK pro rychlost 200 km/hod vč. posouzení posunů os kolejí na mostech, propustcích a ostatních umělých stavbách.

Bude navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku v traťových kolejích a v hlavních staničních kolejích.

V železničních stanicích Moravany a Kostěnice budou navrženy nezbytné úpravy železničního svršku v souvislosti s případnými změnami prostorového uspořádání nástupišť, úpravou užitečných délek kolejí a případně v důsledku zřízení přímé boční ochrany. V případě vymístění nástupních hran z hlavních staničních kolejí bude rychlost do předjízdných kolejí navržena tak, aby nedošlo k prodloužení jízdních dob zastavujících regionálních vlaků.

V úseku Kostěnice – Pardubice hl.n. bude na základě dopravní technologie zřízena nová trvalá odbočka.

Ve stanici Kostěnice se nachází kolej č. 6 určena pro nouzové odstavování vozů přepravujících nebezpečné věci podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID). Kolej, přístup k ní a manipulační plocha v minimální velikosti 20x20m musí zůstat zachována nebo musí být nahrazena ve stanici jiným vhodným místem.

* 1. Nástupiště
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Nástupiště se nacházejí v žst. Moravany (dvě ostrovní, jedno vnější, jedno úrovňové mezi kolejemi), Kostěnice (jedno ostrovní, dvě úrovňová mezi kolejemi) a na zastávkách Pardubice-Černá za Bory (dvě vnější) a Pardubice – Pardubičky (dvě vnější). Nástupiště jsou dle vzorových listů, většinou z bloků Tisher, patek U90 a konzolových desek K230/K145 a zámkovou zádlažbou.
     2. Požadavky na nový stav
        1. Bude navržena nezbytná rekonstrukce či úprava nástupišť v závislosti na kolejových úpravách. V obou železničních stanicích bude navrženo zrušení úrovňových nástupišť. Potřebný počet nástupištních hran vyplyne z dopravní technologie. Potřebná délka nástupišť bude stanovena na základě projednání s objednatelem regionální dopravy.
  2. Železniční přejezdy
     1. Popis stávajícího stavu

V úseku se nachází 5 přejezdů P4899 km 287,811, P4900 km 289,127, P4901 km 290,194, P4902 km 297,908, P4903 km 302,038 s konstrukcí Brens a Strail. Přejezd P4902 v km 297,908 je určen ke zrušení v souvislosti s výstavbou silničního přivaděče na dálnici D35 (Pardubice – Dašice). Investiční akce SÚS Pardubického kraje.

* + 1. Požadavky na nový stav
       1. Vzhledem k tomu, že pro následné zavedení rychlosti 200 km/hod je nezbytné ve smyslu platné legislativy zrušit stávající úrovňové přejezdy a vybudovat jejich náhradu, zhotovitel zpracuje technický průkaz náhrady těchto přejezdů, který prokáže reálnost realizace nadjezdů případně podjezdů a jejich vliv na územně plánovací dokumentaci sídel. Řešení bude doloženo v rozsahu směrnice SM 86.
  1. Mosty, propustky, zdi
     1. Popis stávajícího stavu
        1. V řešených traťových úsecích se nachází 14 mostů a 23 propustků.
     2. Požadavky na nový stav
        1. U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů (čj. 11728/2021-SŽ-GŘ-O13, ze dne 4. března 2021) a musí být prokázána přechodnost traťové třídy D4/120 a D2/200.
        2. Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2 ed. 2 do 1. třídy tratí.
        3. Mostní objekty a zdi budou pro ZP zpracovány dle „Doporučeného postupu při zpracování Záměru projektu týkajících se mostních objektů u investičních akcí s více mostními objekty“ (viz příloha 7.1.3 těchto ZTP).
        4. VSMP a VMP musí vyhovovat ustanovením platné legislativy, zejména Vyhl. 177/95 Sb. a ČSN 736201, pro maximální uvažovanou rychlost. Obrys kolejového lože musí vyhovovat ustanovením ČSN 736201 a předpisu SŽDC S3.
        5. Mosty je nutno staticky posoudit (prověřit) dle předpisu S5/1, zejména nosnou konstrukci z hlediska vlastních frekvencí tak, aby bylo zřejmé, že první vlastní frekvence leží mezi limity ČSN EN 1991-2. Mosty je nutné ověřit z hlediska nárůstu odstředivé síly, aerodynamických účinků a svislých průhybů. Dále je nutno posoudit, do jaké míry byla v době výstavby koridoru posuzována spodní stavba a založení.
  2. Železniční tunely
     1. Popis stávajícího stavu
        1. Nejsou.
     2. Požadavky na nový stav
        1. Nejsou.
  3. Ostatní objekty
     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 nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření a podobně.
     2. Budou prověřeny aerodynamické důsledky na veškerá pevná zařízení v kolejišti v důsledku zavedené rychlosti 200 km/hod (návěstidla, traťové značky, prvky informačního a orientačního systému).
  4. Pozemní stavební objekty
     1. Popis stávajícího stavu
        1. V obvodu žst. Moravany eviduje Správa železnic, státní organizace tyto objekty:
        + km 290,708 objekt měnírny TNS Moravany,
        + km 290,740 ocelové přístřešky u objektu měnírny TNS Moravany,
        + km 290,770 stanoviště transformátorů TNS Moravany,
        + km 291,560 objekt STO,
        + km 291,568 zastřešení 2. nástupiště,
        + km 291,576 2 ks přístřešků CITE na 3. nástupišti,
        + km 291,585 náhradní objekt (sklad),
        + km 291,605 zastřešení schodiště podchodu CITE,
        + km 291,605 3 ks výtahových šachet na nástupiště,
        + km 291,611 provozní budova,
        + km 291,650 výpravní budova žst. Moravany,
        + km 292,180 obytný dům.
        1. V obvodu žst. Kostěnice eviduje Správa železnic, státní organizace tyto objekty:
        + km 295,300 obytný dům (v soukromém vlastnictví v bezprostřední blízkosti provozované dráhy),
        + km 295,338 výpravní budova žst. Kostěnice,
        + km 295,362 přístřešek CITE na 3. nástupišti,
        + km 295,365 zastřešení schodiště podchodu CITE,
        + km 295,384 výtahová šachta na 3. nástupišti,
        + km 295,418 přístřešek CITE na 3. nástupišti.
        1. Pardubice – Černá za Bory:
        + km 299,243 technologický objekt RZZ,
        + km 299,265 obytný dům (v soukromém vlastnictví v bezprostřední blízkosti provozované dráhy),
        + km 300,385 přístřešek CITE na nástupišti u 2. koleje zast Pardubice – Pardubičky,
        + km 300,459 přístřešek CITE na nástupišti u 1. koleje zast Pardubice – Pardubičky.
        1. Pardubice – Pardubičky:
        + km 303,428 objekt zastávky Pardubice – Pardubičky,
        + km 303,477 přístřešek CITE na nástupišti u 2. koleje.
        1. Protihlukové stěny:
        + km 287,388-287,860 PHS Turov vlevo,
        + km 291,692-292,231 PHS Moravany vlevo,
        + km 292,085-292,574 PHS Moravany vpravo,
        + km 294,598-294,946 PHS Kostěnice vlevo,
        + km 294,726-295,090 PHS Kostěnice vpravo,
        + km 299,833-300,500 PHS Černá za Bory vlevo,
        + km 301,440-303,150 PHS Slovany vpravo a vlevo.
     2. Požadavky na nový stav
        1. U všech výpravních budov a budov zastávek v řešeném traťovém úseku musí být v ZP zhodnocen aktuální stavebně-technický stav v souladu s PRRON a též dostatečně zdůvodněna a obhájena potřebnost stavebního zásahu a jeho rozsah.
        2. U všech budov osobních nádraží (ON), které jsou v příslušném úseku traťového anebo staničního obvodu infrastrukturního projektu budou popsány a zhodnoceny vazby na navazující dopravní infrastrukturu.
        3. Výsledkem zhodnocení výše uvedených bodů 4.14.2.1 a 4.14.2.2 bude rozhodnutí o potřebě stavebního zásahu do budovy a navazující dopravní infrastruktury. Rozsah stavebního zásahu bude odpovídat principům kapitoly „Stavební připravenosti nemovitostí“ v materiálu „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“.
        4. Zhotovitel je v rámci zhotovení díla povinen si vyžádat výslednou bezpečnostní kategorizaci pozemních objektů budov, které jsou součástí projektových prací (u O30 nebo u příslušné stavební správy). Zhotovitel zapracuje v ZP požadavek na zpracování Bezpečnostního projektu projekčního včetně ocenění pro objekty spadající do bezpečnostní kategorie I až III.
        5. Zhotovitel ve spolupráci s Objednatelem (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, vytipuje bezpečnostní zóny a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocení v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 – Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.
        6. Zhotovitel při návrhu bude klást důraz na optimalizaci a hospodárnost provozu s ohledem na dopad na životní prostředí – bude uvažováno využití „nových“ technologií a obnovitelných zdrojů energie (např. tepelná čerpadla, rekuperace, střešní FVE, odolné bezúdržbové pláště budov, předokenní rolety či žaluzie). Při návrhu těchto opatření bude prokázána efektivita, hospodárnost a účelnost vynaložených prostředků.
        7. Nutno posoudit dopady zvýšení rychlosti na budovy osobních nádraží a na přístřešky, které se na uvedeném úseku nachází, tj. ŽST Moravany, ŽST Kostěnice a zastávky Pardubice – Černá za Bory, Pardubice – Pardubičky. Posouzeny budou především dopady aerodynamického zatížení a hlukové zátěže na tyto budovy. Budou navržena opatření k odstranění těchto nepříznivých vlivů. V návrhu je nutno dodržet požadavky Zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.
  5. Geodetická dokumentace
     1. Bude obsahovat vyznačení rozsahu stavby do katastrální mapy a bude obsahovat výčet rekapitulaci majetkoprávních vztahů řešení stavby.
  6. Životní prostředí
     1. Zhotovitel požádá o stanovisko příslušný orgán ochrany přírody k možnému vlivu záměru na soustavu Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. a následně o vyjádření příslušného úřadu, zda lze záměr zařadit do kategorie I nebo II Přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. a záměr tak podléhá posouzení (EIA).
     2. Problematika životního prostředí bude zpracována v obecné rovině v rozsahu podle VTP/ZP/07/22.
     3. Upozorňujeme, že stavba sousedí se záplavovým územím Q100 a aktivní zónou záplavového území.

1. SPECIFICKÉ POŽADAVKY
   * 1. Bude zpracován odborný odhad investičních nákladů (Dle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni SP a ZP).
     2. **Rozsah a členění Doprovodné dokumentace**
     3. Bude zpracována doprovodná dokumentace, která bude obsahovat:
   * Technickou zprávu
   * Dopravní technologii
   * Energetické výpočty
   * Technický průkaz přejezdů v rozsahu daném směrnicí SM 86.
   * Situace kolejových řešení ve směrových obloucích a ve stanicích, situace nástupišť na zastávkách 1:1000, včetně vykreslením podchodů a přístupových chodníků.
   * Situace se zákresem dotčených složek životního prostředí
2. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY
   * 1. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
     2. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým vnitřním dokumentům a předpisům a typové dokumentaci na webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“ (https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitrni-predpisy-spravy-zeleznic/  
dokumenty-a-predpisy) a **https://typdok.tudc.cz/ v sekci „archiv TD“**.

Pokud je dokument nebo vnitřní předpis veřejně dostupný je umožněno jeho stažení. Ostatní dokumenty a vnitřní předpisy jsou poskytovány v souladu s právními předpisy na základě podané žádosti na níže uvedených kontaktech:

Správa železnic, státní organizace

Centrum telematiky a diagnostiky

**Oddělení dokumentace a distribuce tiskových materiálů**

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

nebo e-mail: typdok@tudc.cz

kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782

Ceníky: https://typdok.tudc.cz/

1. PŘÍLOHY





8. * 1. Doporučený postup při tvorbě ZP u investičních akcí do budov ON, č. j. 48845/2020-SŽ-GŘ-O6