

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ

„Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“

Datum vydání: 7. 6. 2019

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1.	PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2.	HLAVNÍ CÍLE STAVBY	3
1.3.	MÍSTO STAVBY	3
1.4.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ).....	4
2.	PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.1.	ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.2.	OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
3.	KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	5
4.	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	5
4.1.	VŠEOBECNĚ	5
4.2.	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	5
4.3.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	5
4.4.	STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	6
4.5.	TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	8
4.6.	PŘEJEZDOVÁ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	10
4.7.	SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	10
4.8.	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	11
4.9.	OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	12
4.10.	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	12
4.11.	NÁSTUPIŠTĚ	13
4.12.	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	14
4.13.	MOSTY, PROPUSTKY, ZDI	15
4.14.	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	15
4.15.	OSTATNÍ OBJEKTY.....	15
4.16.	GEODETICKÁ DOKUMENTACE.....	15
4.17.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	16
5.	SPECIFICKÉ POŽADAVKY	17
6.	SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY.....	17

SEZNAM ZKRATEK

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

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem díla je dokumentace pro územní řízení stavby „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“
- 1.1.2. V rámci zpracování dokumentace pro územní řízení je požadováno zajištění § 15 dle Stavebního zákona č. 183/2006 v platném znění nebo zajištění územního rozhodnutí včetně vypracování žádosti a zajištění úplných podkladů pro jeho podání, za splnění bude považováno řízení bez přerušení. V případě podání neúplné žádosti bude tento stav podléhat sankci.
- 1.1.3. Hodnocení ekonomické efektivnosti (dále EH) bude zpracováno dle platné metodiky pro hodnocení investic projektů železniční infrastruktury včetně CBA tabulek v platném znění.
- 1.1.4. Dokumentace pro územní řízení stavby bude řešit koncepci a rozsah stavby, který je dán Směrnicí generálního ředitele SZDC č.11/2006, ve znění pozdějších změn a doplňků.
- 1.1.5. Dokumentace bude odpovídat požadavkům Stavebního zákona č.183/2006 Sb., všech platných vyhlášek dotvářejících tento zákon, dále požadavkům Zákona o drahách č.266/94 Sb., a dalším souvisejícím zákonům a vyhláškám v platném znění, jakož i platným směrnicím a předpisům SZDC.
- 1.1.6. Dokumentace bude obsahovat úplnou a kompletní dokladovou část, ve které budou soustředěna platná kladná vyjádření dotčených orgánů státní správy, vyjádření všech dotčených správců či vlastníků inženýrských sítí a ostatních organizací v rozsahu nutném pro vydání územního rozhodnutí a pro schvalovací řízení stavby v rámci SZDC.
- 1.1.7. Cena za zpracování dokumentace je konečná, včetně všech poplatků (územní řízení, změna zabezpečení atd.).
- 1.1.8. Součástí stavby bude zajištění posouzení vlivu záměru na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (zákon EIA).
- 1.1.9. V průběhu zpracování dokumentace budou provedeny průzkumy v rozsahu potřebném pro zpracování dokumentace pro územní řízení. V maximálním možném rozsahu budou využity průzkumy z předcházející dokumentace (viz 2.2.1).

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Zefektivnění provozu dráhy a zajištění dostatečné kapacity trati pro vedení vlaků v osobní a nákladní dopravě. Současná i výhledová kapacita této trati bude stanovena na základě zpracované a projednané dopravní technologie, kde bude zohledněn závazný krátkodobý i střednědobý výhled objednávky regionální železniční dopravy zajišťovaný Krajem Vysočina.
- 1.2.2. Zvýšení bezpečnosti dopravy. To se dotýká jak drážního provozu (nasazení zabezpečovacího zařízení 3. kategorie) tak dopravy silniční (vybrané přejezdy budou nově zabezpečeny světelnou signalizací). Zvýšený komfort cestujícím poskytnou nově vybudovaná nástupiště.
- 1.2.3. Zvýšení traťové rychlosti na 70 – 80 km/h resp. na nejvyšší dosažitelné hodnoty z hlediska směrového řešení. Z důvodu zvýšení traťové rychlosti bude zábrzdná vzdálenost zvýšena ze současných 400 m na 700 m v celém traťovém úseku (Kostelec u Jihlavy – Slavonice).

1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Stavba bude probíhat na trati Slavonice – Kostelec u Jihlavy
- 1.3.2. Kraj: Vysočina, Jihočeský
- 1.3.3. Okres: Jihlava, Jindřichův Hradec
- 1.3.4. Katastrální území: Kostelec u Jihlavy, Slavovice, Jezdovice, Třešť, Hodice, Sedlejev, Žatec na Moravě, Mysliboř, Telč, Radkov u Telče, Strachonovice, Slaviboř, Černíč, Velký Pěčín, Malý Pěčín, Dačice, Urbaneč, Peč, Cizokrajov, Dolní Bolíkov, Mutišov, Chvaletín, Slavonice
- 1.3.5. Traťový úsek: Železniční trať č. 227 Slavonice – Kostelec u Jihlavy dle JŘ (TTP 701), km 36,923 – 66,923 = 23,468 – 0,0
- 1.3.6. Trať je vybavena traťovým radiovým spojením (TRS): TRS T-CZ (km 3,0 – Kostelec u Jihlavy), mobilní telefon přidělený hnacímu vozidlu

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

1.4.1.

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Regionální
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6/F4
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	641 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	701B
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	227
Číslo traťového a definičního úseku	1662B1, 186204, 186210, 1862D1, 186208, 1862E1, 186110, 1861E1, 186108, 1861D1, 186106, 1861C1, 186102
Organizování a provozování drážní dopravy	dle předpisu SŽDC D1
Traťová třída zatížení	C2
Maximální traťová rychlost	60 km/h
Zábrzdňá vzdálenost	400
Trakční soustava	nezávislá
Počet traťových kolejí	1
Správce trati	OŘ Brno

1.4.2. Železniční stanice Kostelec u Jihlavy, Třešť, Sedlejev, Telč, Dačice, Slavonice

1.4.3. Železniční zastávky, Kostelec u Jihlavy masna, Salavice, Jezdovice, Třešť město, Hodice, Mysliboř, Telč – Staré Město, Radkov, Slaviboř, Velký Pěčín, Malý Pěčín, Dačice město, Urbaneč, Pěč, Dolní Bolíkov, Mutišov

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

2.1.1. Záměr projektu „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“, zpracovatel SUDOP PRAHA, a.s., datum 2018 – obdrží vybraný zhotovitel stavby.

2.1.1. Zápis ze 189. Centrální komise MD ze dne 8.2.2019 – obdrží vybraný zhotovitel stavby

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

2.2.1. Přípravná dokumentace stavby „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“, zpracovatel SUDOP PRAHA, a.s., datum 2018 (rozpracovaný stav), použitelné části dokumentace:

- Zaměření v úsecích: Telč – Sedlejev km 16,5-23,8; km 10,8 – 14,4
- průzkum pražc. podloží v úsecích: km 16,9 – 21,9; 67,110-67,5; 11,4-14,350 (vzdálenost sond neodpovídá SŽDC S4, nutno zahustit)
- stavebně technický pasport mostních objektů v ev. km 11,117; km 19,322
- Dopravní technologie

2.2.2. Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů stavby na životní prostředí a závěr zjišťovacího řízení záměru Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_VYS416)

2.2.3. Bodové pole Kostelec – Telč – Slavonice

2.2.4. Studie posouzení rychlosti

2.2.5. Rozhodnutí o změnách zabezpečení vybraných přejezdů

2.2.6. Výhledový provozní koncept Kraje Vysočina

2.2.7. Závěr zjišťovacího řízení

2.2.8. Objekty ve správě OŘ Brno, SMT

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 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) „Výstavba PZS v km 6,713 trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice“, realizace stavby 2018 – 2019, investor stavby SZDC, Stavební správa východ.
 - b) TES trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava, Studie proveditelnosti, projektant CEDOP.
- 3.1.3. Veškeré podklady budou k dispozici k nahlédnutí u objednavatele.
- 3.1.4. Dokumentaci a podklady od skutečného stávajícího stavu od jednotlivých Správ OŘ Brno si zhotovitel v rámci plnění předmětu díla zajistí samostatně u jednotlivých správ, které ji na vyžádání poskytnou.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Dokumentace pro územní řízení bude obsahovat návrh technického řešení, seznam provozních souborů a stavebních objektů a ostatní náležitosti dle směrnice SŽDC č.11/2006, příloha č. 1, změna č. 1 a stanoví celkové investiční náklady dané stavby. Dokumentace bude dále obsahovat dokladovou část, ve které budou soustředěna kladná vyjádření všech dotčených orgánů státní správy, správců a vlastníků dotčených pozemků, budov a technologií a vyjádření ostatních organizací v rozsahu nutném pro územní řízení a schvalovací řízení stavby v rámci SZDC. Práce projektanta na dokumentaci bude ukončena až po resortním schválení dokumentace pro územní řízení.
- 4.1.2. Na veškerá jednání bude přizván i pověřený úředně oprávněný zeměměřický inženýr SZDC, s. o. a zástupce odboru životního prostředí SZDC, s. o.
- 4.1.3. Veškeré správní poplatky hradí zhotovitel a zatím to účelem si je v nabídce ocenit.
- 4.1.4. Souhrnný rozpočet předloží zhotovitel před dokončením ke kontrole objednateli.
- 4.1.5. Všechny podklady rozpočtů budou odevzdány v otevřené formě (*.xlsx, *.docx) i uzavřené formě (*.pdf).
- 4.1.6. Stavba bude primárně řešena na pozemku dráhy. Jako podklad pro zakreslení stavby se požaduje použití katastrální mapy a přesné geodetické zaměření hranic dráhy. V případě nutnosti umístění stavby na pozemku třetí osoby, zpracuje projektant patřičné podklady pro majetkoprávní řízení.
- 4.1.7. Dokumentace budou respektovat majetkové poměry mezi ČD a SZDC a podle toho budou uspořádány.
- 4.1.8. Zhotovitel v rámci zpracování Dokumentace pro územní řízení navrhne takové zařízení, které bude splňovat podmínky Technických specifikací interoperability (TSI).
- 4.1.9. Stavba musí respektovat veškeré realizované úpravy provedené na uvedené trati v rámci jiných investičních a opravných akcí. Hlavně se to týká staveb, které podléhají monitorovacímu období.
- 4.1.10. V rámci zpracování dokumentace bude prověřena možnost provozovat aku-trolejová vozidla na této trati. Informace o tomto prověření budou předloženy CK MD. Předmětem odevzdání bude návrh technického řešení, který bude projednán s objednavatelem dopravy.
- 4.1.11. V rámci zpracování dokumentace bude prověřena možnost zrušení některých železničních přejezdů na této trati. Výsledek tohoto prověření budou předloženy CK MD.
- 4.1.12. Dokumentaci pro územní řízení požadujeme zpracovat v 6 vyhotoveních v tištěné podobě. Součástí zakázky je i předání dokumentace v digitální formě (viz. VTP). Pro potřeby připomínkového řízení bude dokumentaci pro územní řízení stavby předložena též ve formátu *.pdf.

4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Dopravní technologie bude vypracována dle směrnice č.11/2006, přílohy č. 1.

4.3. Organizace výstavby

- 4.3.1. Dokumentace bude zpracována tak aby stavba splňovala následující požadavky:
 - Musí zajistit řádné a bezpečné provádění stavby.

- Musí obsahovat návrh optimálního postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky). Prioritou pro stanovení optimálního postupu výstavby musí být zejména minimalizace délek výluk potřebných pro řešenou stavbu. Nutné je rovněž minimalizovat také omezení resp. znemožnění obsluhy vleček a všeobecných nakládkových a vykládkových kolejí.
- Stanovit zásady řešení staveniště – rozsah a uspořádání staveniště, plochy zařízení staveniště, přístupy na staveniště, k zemníkům a deponiím.
- Uvést možnosti příjezdů ke staveništi a zemníkům, možnosti zdrojů vody a energií, využití stávajících objektů.
- Zapracovat požadavky na postupné uvádění stavby do provozu, požadavky zadavatele na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby.
- Stanovit předpokládané lhůty výstavby.

4.4. Staniční zabezpečovací zařízení

4.4.1. Popis stávajícího stavu

4.4.1.1. ŽST Slavonice

ŽST Slavonice je vybavena SZZ 3. kategorie typu ESA 11 z roku 2009, které je obsluhováno z dopravní kanceláře ŽST Slavonice prostřednictvím JOP. V dopravě jsou světelná vjezdová, odjezdová, cestová a seřaďovací návěstidla včetně příslušných předvěstí. Výhybky číslo 1, 2, 5, 6, 7, 8 jsou osazeny elektrické přestavníky, výhybky číslo 3, 4 a výkolejky V_{k1}, V_{k2}, V_{k3} a V_{k4} jsou přestavovány ručně a jsou osazeny příslušnými zámky. Výsledné klíče jsou drženy v EZ, umístěných v kolonkách pomocných stavědel PSt.1, PSt.2 a PSt.3. V kolejišti dopravní jsou osazeny počítačové body počítačů náprav AzF. Vnitřní výstroj SZZ a PZS je umístěna v SÚ ve výpravní budově.

V obvodu dopravní se nacházejí přejezdy v km 37,078 a 37,256. Oba přejezdy jsou zabezpečeny přejezdovým zařízením kategorie PZS 3ZBI, typu PZZ-AC z roku 2009.

4.4.1.2. ŽST Dačice

ŽST Dačice je vybavena mechanickým SZZ 2. kategorie s ústředním zámkem v dopravní kanceláři, s mechanickými vjezdovými návěstidly bez přivolávacích návěstí, závislými na výměnách. Dopravná nemá odjezdová návěstidla. Dopravními kolejemi jsou koleje 1 a 2. Výhybky 1, 2, 3, 4, 5, 6, Z1, G1 a výkolejky ZV_{k1}, TV_{k1}, AV_{k1} a V_{k1} jsou přestavovány ručně. Klíče od výměnových zámků výhybek a výkolejek jsou drženy v ústředním zámku, klíče od výkolejek ZV_{k1} a TV_{k1} jsou v úschově dle ZDD. Výslednými klíči z ústředního zámků jsou uvolňovány závislosti návěstních pák vjezdových návěstidel v pákovém kozlíku.

V dopravní kanceláři je zřízeno kontrolní stanoviště PZS 3 ZNI km 53,533 typu AŽD 71. V obvodu dopravní se nachází přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži v km 54,303.

4.4.1.3. ŽST Telč

ŽST Telč je vybavena SZZ 2. kategorie a světelnými návěstidly. Závislost ručně stavěných výhybek na návěstidlech je zprostředkována pomocí EZ. Dopravními kolejemi jsou koleje 1, 2 a 4 (odjezd pouze ve směru do Sedlejova). Předvěsti, vjezdová a odjezdová návěstidla ve směru do Dačic a společné odjezdové návěstidlo do Sedlejova jsou světelná. Za krajními výhybkami jsou odjezdové izolované kolejnice s kolejnicovými doteky WSSB. Výhybky 1, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11ab, 12, 13, 15ab a H1 jsou přestavovány ručně, výhybky 16 a A1 (na vlečku Agropodnik a.s. Jihlava) elektrickými přestavníky (ovládání z pomocného stavědla). Výměnové klíče jsou drženy v EZ.

V obvodu dopravní se nachází přejezd v km 67,264. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zařízením kategorie PZS 3SNI, typu AŽD 71 z roku 1977.

4.4.1.4. ŽST Sedlejov

ŽST Sedlejov je vybavena mechanickým SZZ 2. kategorie s ústředním zámkem v dopravní kanceláři s mechanickými vjezdovými návěstidly bez přivolávacích návěstí, závislými na výměnách. ŽST nemá odjezdová návěstidla. Dopravními kolejemi jsou koleje 1 a 3. Výhybky 1 a 4 jsou přestavovány ručně. Klíče od výměnových zámků výhybek 1 a 4 jsou drženy v ústředním zámku a vjezdová návěstidla jsou stavěna z mechanického přístroje.

V obvodu dopravní se nacházejí přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži v km 16,581 a 16,281.

4.4.1.5. ŽST Třešť

ŽST Třešť je vybavena mechanickým SZZ 2. kategorie s ústředním zámkem v dopravní kanceláři a světelnými návěstidly. Dopravními kolejemi jsou koleje 1 a 2. Výhybky 1, 3 a 4 jsou přestavovány

ručně. Klíče od výměnových zámků výměn 1, 4 a od výkolejky Vk2 a výměny výhybky číslo 3 jsou drženy v ústředním zámku. Výsledný klíč PVk1/P1t/P1 z vlečky „Podzimek a synové“ je držen v EZ. Za krajními výhybkami jsou odjezdové izolované kolejnice s kolejnicovými doteky WSSB.

V obvodu dopravní se nachází přejezd v km 7,800. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zařízením kategorie PZS 3SNI, typu AŽD 71 z roku 1972.

V dopravní kanceláři ŽST Třešť je dále zřízeno kontrolní stanoviště přejezdů z traťového úseku Třešť – Kostelec u Jihlavy a z traťového úseku Sedlejev – Třešť.

4.4.1.6. ŽST Kostelec u Jihlavy

ŽST Kostelec u Jihlavy je vybavena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie AŽD 71 s KO 25 Hz. Dopravními kolejemi jsou koleje 5, 3, 1, 2, 4 a 6 (pouze odjezdy ve směru Jihlava a Třešť). Výhybky 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11ab, 12, 13, 14 a výkolejky Vk1 a Vk2 jsou osazeny elektrické přestavníky, výměny č. 7, 8, 9, M1 a výkolejky Vk3 a MVk1 jsou přestavovány ručně. Výsledné klíče jsou drženy v EZ, výsledný klíč od MVk1 je uzamčen v EMZ v ovládacím stole SZZ v dopravní kanceláři.

V obvodu dopravní se nacházejí přejezdy v km 0,670 a 78,486. Přejezd v km 0,670 je zabezpečen přejezdovým zařízením kategorie PZS 3SBI, typu PZZ-RE z roku 2004. Přejezd v km 78,486 je zabezpečen přejezdovým zařízením kategorie PZS 3ZNI, typu SSSR z roku 1975.

4.4.2. Požadavky na nový stav

4.4.2.1. Všeobecně

V ŽST Dačice, Telč, Sedlejev a Třešť bude vybudováno nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. V ŽST Slavonice bude rozšířeno stávající obslužné pracoviště, které umožní v této stavbě úsekové dálkové ovládání celého traťového úseku Slavonice – Kostelec u Jihlavy (mimo). Uvedený systém dálkového ovládání umožní po zřízení příslušné technologie a regionálního dispečerského pracoviště (RDP) v Jihlavě (dle pokynu generálního ředitele SŽDC 01/2019) nově ovládání z tohoto obslužného pracoviště. V ŽST Kostelec u Jihlavy zůstane v provozu stávající SZZ.

Dálkové ovládání musí být navrženo na budoucí dálkové ovládání z RDP Jihlava. Zřízení případného dočasného ovládání z jiného místa do doby zřízení RDP Jihlava bude řešeno v rámci výrobních porad.

Nutno respektovat Směrnici SŽDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4665/2014-O12 s účinností od 1.5.2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd. Zabezpečovací zařízení bude doplněno o aplikaci Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN) dle TS 2/2014-S, Z

Pro zjišťování volnosti kolejí bude využito na celé trati výhradně počítačů náprav. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238–3. Při použití počítačů náprav je nutno respektovat omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012.

Návěstidla budou nová stožárová. Technologie nově budovaných SZZ, TZZ, staničních PZS a dálkového ovládání včetně napájení uvedených zařízení bude umístěna v stavědlových ústřednách (SÚ) v nových technologických objektech. V případě využitelnosti stávajících výpravních budov, bude technologie umístěna do stávajících stavědlových ústředí ve výpravních budovách.

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

V dotčených železničních stanicích (Dačice, případně Třešť a Slaviboř) budou úrovněvé centrální přechody k nástupištím, vybaveny výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK).

Bude posouzen dopad do technického řešení v případě realizace stavby podle TES Veselí nad Lužnicí – Jihlava, zejména ve vztahu ke zvýšení rychlosti a možnému nasazení ETCS.

4.4.2.2. Slavonice

V rámci SZZ budou doplněny závislosti plynoucí ze zřízení TZZ Slavonice – Dačice včetně zřízení podmínek v příslušných návěstních obvodech pro vydání dovolující návěsti pro jízdu drážního vozidla přes přejezdy s PZS v mezistaničním úseku Slavonice – Dačice.

4.4.2.3. ŽST Dačice

V železniční stanici Dačice bude vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 342620 – elektronické stavědlo ovládané z JOP na řídicím pracovišti dálkového ovládání. Přilehlé traťové úseky do Slavonic a Slaviboře budou vybaveny TZZ 3. kategorie.

Vzhledem k pravidelnému zajíždění osobních vlaků na zastávku Dačice město, bude rozšířen obvod ŽST Dačice tak, že vjezdové návěstidlo bude vysunuto před zastávku Dačice město.

4.4.2.4. ŽST Slaviboř

Z dopravně technologického důvodu bude ve stávajícím mezistaničním úseku Dačice – Telč vybudována nová železniční stanice Slaviboř, kde bude navrženo staniční zabezpečovací zařízení

3. kategorie dle TNŽ 342620 – elektronické stavědlo ovládané z JOP na řídicím pracovišti dálkového ovládní. Přilehlé traťové úseky do Dačic a Telče budou vybaveny TZZ 3. kategorie.

4.4.2.5. ŽST Telč

V železniční stanici Telč bude vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 342620 – elektronické stavědlo ovládané z JOP na řídicím pracovišti dálkového ovládní. Stávající elektrické SZZ typu TEST bude zrušeno. Přilehlé traťové úseky do Slaviboře a Sedlejoa budou vybaveny TZZ 3. kategorie.

SZZ v ŽST Telč bude uzpůsobeno pro možnost spojování/rozpojování souprav vlaků. Na vjezdových (popř. cestových) návěstidlech bude zajištěna možnost dovolit jízdu vlaku na návěst „Jízda podle rozhledových poměrů.“

4.4.2.6. ŽST Sedlejev

V železniční stanici Sedlejev bude vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 342620 – elektronické stavědlo ovládané z JOP na řídicím pracovišti dálkového ovládní. Stávající mechanické SZZ bude zrušeno. Přilehlé traťové úseky do Telče a Třešť budou vybaveny TZZ 3. kategorie.

4.4.2.7. ŽST Třešť

V železniční stanici Třešť bude vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 342620 – elektronické stavědlo ovládané z JOP na řídicím pracovišti dálkového ovládní. Stávající SZZ bude zrušeno. Přilehlé traťové úseky do Sedlejoa a Kostelce u Jihlavy budou vybaveny TZZ 3. kategorie.

4.4.2.8. ŽST Kostelec u Jihlavy

V železniční stanici Kostelec u Jihlavy budou provedeny dílčí úpravy stávajícího SZZ typu RZZ pro doplnění TZZ v úseku Kostele u Jihlavy – Třešť. V mezistaničním úseku Třešť – Kostelec u Jihlavy bude nahrazeno stávající TZZ 2. kategorie za TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620

4.5. Traťové zabezpečovací zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu

4.5.1.1. Mezistaniční úsek Slavonice – Dačice

V traťovém úseku mezi dopravami Slavonice a Dačice není traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků a PMD mezi železničními stanicemi jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1.

V mezistaničním úseku se nacházejí přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži v km 37,646; 38,025; 38,472; 38,772; 40,358; 41,013; 41,358; 41,600; 43,726; 44,182; 44,792; 46,146; 47,310; 48,202; 49,065; 52,242; 52,571; 53,150; 53,374; 53,734; 53,948

V mezistaničním úseku se nachází přejezd zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením v km 53,533

4.5.1.2. Mezistaniční úsek Dačice – Telč

V traťovém úseku mezi dopravami Dačice a Telč není traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků a PMD mezi železničními stanicemi jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1.

V mezistaničním úseku se nacházejí přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži v km 55,222; 55,457; 56,103; 57,083; 58,476; 58,673; 58,967; 59,565; 59,770; 60,092; 60,457; 60,732; 61,115; 62,286; 62,496; 62,814; 64,195; 65,354; 65,969

4.5.1.3. Mezistaniční úsek Telč – Sedlejev

V traťovém úseku mezi dopravami Telč a Sedlejev není traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků a PMD mezi železničními stanicemi jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1.

V mezistaničním úseku se nacházejí přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži v km 21,898; 19,845; 19,450; 19,026; 18,477

4.5.1.4. Mezistaniční úsek Sedlejev – Třešť

V traťovém úseku mezi dopravami Sedlejev a Třešť není traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků a PMD mezi železničními stanicemi jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1.

V mezistaničním úseku se nacházejí přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži v km 8,116; 16,018; 14,134; 13,333; 12,456; 11,268; 11,021; 10,659; 9,741; 9,421

V mezistaničním úseku se nachází přejezd zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením v km 8,354; 8,834; 8,617

4.5.1.5. Mezistaniční úsek Třešť – Kostelec u Jihlavy

V traťovém úseku mezi dopravami Třešť a Kostelec u Jihlavy je traťové zabezpečovací zařízení RPB. Jízdy vlaků a PMD mezi železničními stanicemi jsou řízeny obsluhou uvedeného zařízení dle místního předpisu pro obsluhu traťového reléového poloautomatického zabezpečovacího zařízení.

V mezistaničním úseku se nacházejí přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži v km 6,713; 5,972; 4,929; 4,531; 3,325; 2,116

V mezistaničním úseku se nachází přejezd zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením v km 3,717; 6,175

4.5.2. Požadavky na nový stav

4.5.2.1. Všeobecně

V mezistaničních úsecích Slavonice – Dačice, Dačice – Slaviboř, Slaviboř – Telč, Telč – Sedlejev, Sedlejev – Třešť a Třešť - Kostelec u Jihlavy bude TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 bez oddílových návěstidel.

Vybrané přejezdy v mezistaničních úsecích budou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky. Nové reléové domky s technologií PZS budou situovány v souladu s článkem 7.3.4 ČSN 73 6380 mimo rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla pro rychlost drážního vozidla 10km/h.

4.5.2.2. Mezistaniční úsek Slavonice – Dačice

Mezistaniční úsek Slavonice – Dačice bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 bez oddílových návěstidel s počítači náprav.

Všechny přejezdy a přechody zabezpečené dopravní značkou A32a „Výstražný kříž“, které nebudou zrušeny bez náhrady, nebo nahrazeny komunikací, budou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky. Technologie PZS bude umístěna v RD, ke kterým budou zřízeny nové přípojky nn.

4.5.2.3. Mezistaniční úsek Dačice – Slaviboř

Mezistaniční úsek Dačice – Slaviboř bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, které bude integrováno do traťového stavědla, bez oddílových návěstidel s počítači náprav.

Všechny přejezdy a přechody zabezpečené dopravní značkou A32a „Výstražný kříž“, které nebudou zrušeny bez náhrady, nebo nahrazeny komunikací, budou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky. Technologie PZS bude umístěna v RD, ke kterým budou zřízeny nové přípojky nn.

4.5.2.4. Mezistaniční úsek Slaviboř – Telč

Mezistaniční úsek Slaviboř – Telč bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, které bude integrováno do traťového stavědla, bez oddílových návěstidel s počítači náprav.

Všechny přejezdy a přechody zabezpečené dopravní značkou A32a „Výstražný kříž“, které nebudou zrušeny bez náhrady, nebo nahrazeny komunikací, budou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky. Technologie PZS bude umístěna v RD, ke kterým budou zřízeny nové přípojky nn.

4.5.2.5. Mezistaniční úsek Telč – Sedlejev

Mezistaniční úsek Telč – Sedlejev bude vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, které bude integrováno do traťového stavědla, bez oddílových návěstidel s počítači náprav.

Všechny přejezdy a přechody zabezpečené dopravní značkou A32a „Výstražný kříž“, které nebudou zrušeny bez náhrady, nebo nahrazeny komunikací, budou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky. Technologie PZS bude umístěna v RD, ke kterým budou zřízeny nové přípojky nn.

4.5.2.6. Mezistaniční úsek Sedlejev – Třešť

V mezistaničním úseku Sedlejev – Třešť bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, které bude integrováno do traťového stavědla, bez oddílových návěstidel s počítači náprav. V rámci dopravní technologie bude prověřena možnost zrušení nákladíště Hodice

s ponecháním pouze jako zastávky Hodice. V případě ponechání nz. Hodice, bude TZZ v mezistaničním úseku Sedlejev – Třešť upraveno tak, aby bylo možné provést obsluhu tohoto nákladíště ve směru od Sedlejeva do Třeště bez uvolnění koleje.

Všechny přejezdy a přechody zabezpečené dopravní značkou A32a „Výstražný kříž“, které nebudou zrušeny bez náhrady, nebo nahrazeny komunikací, budou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky. Technologie PZS bude umístěna v RD, ke kterým budou zřízeny nové přípojky nn.

4.5.2.7. Mezistaniční úsek Třešť – Kostelec u Jihlavy

V mezistaničním úseku Třešť – Kostelec u Jihlavy bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, bez oddílových návěstidel s počítači náprav.

Všechny přejezdy a přechody zabezpečené dopravní značkou A32a „Výstražný kříž“, které nebudou zrušeny bez náhrady, nebo nahrazeny komunikací, budou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky. Technologie PZS bude umístěna v RD, ke kterým budou zřízeny nové přípojky nn.

4.6. Přejezdová zabezpečovací zařízení

4.6.1. Popis stávajícího stavu

Na železniční trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice je většina přejezdů zabezpečena pouze výstražnými kříži. Několik přejezdů je zabezpečeno přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným různých typů (AŽD 71, SSSR, RE atd.)

4.6.2. Požadavky na nový stav

Přejezdová zařízení PZS, která nevyhovují platným normám a předpisům, budou upravena. Změny v zabezpečení přejezdů budou navrženy zejména tam, kde dochází k propadu traťové rychlosti a také s ohledem na požadavky vyplývající z dopravní technologie (nový model GVD a z něho plynoucí potřeby odpovídajícího zvýšení traťové rychlosti a dosažení potřebných jízdních dob). Přejezdy, kde budou provedeny změny v zabezpečení, budou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 reléového typu s elektronickými doplňky a budou řádně projednány s Drážním úřadem. Kontrola volnosti přibližovacích úseků a spouštění přejezdů automaticky jízdou vlaků u PZS 3. kategorie bude zajišťováno pomocí počítačů náprav. Indikace od PZZ budou prostřednictvím JOP přenášeny k dispečerovi DOZ. Diagnostické informace z PZZ budou přenášeny na pracoviště údržby, které určí OŘ Brno.

V rámci zpracování dokumentace bude prověřena možnost zrušení některých železničních přejezdů na této trati. Výsledky tohoto prověření budou předloženy CK MD.

Budou navrženy úpravy stávajících přejezdových zabezpečovacích zařízení v souvislosti s prodloužením délek přibližovacích úseků a zabezpečení přejezdů PZM nebo těch, které jsou zabezpečeny pouze výstražnými kříži. Rozsah zabezpečení bude respektovat rozhodnutí Drážního úřadu o změně zabezpečení, které v rámci PD zajistí projektant.

V případě nasazení PZM2 bude součástí dokumentace doložen souhlas místně příslušného OŘ se změnou zabezpečení daného přejezdu. Použití PZM2 (nastane-li) bude odsouhlaseno majitelem pozemní komunikace (případně dalšími nezbytnými účastníky řízení) již v rámci zpracování DUR, a to včetně smluvního doložení (s ohledem na celkový čas přípravy stavby alespoň formou smlouvy o smlouvě budoucí). Současně musí být definováni uživatelé budoucího PZM2.

U vytipovaných přejezdů (polní a lesní cesty) bude prověřena možnost použití mechanické zábrany (musí být řádně projednána).

4.7. Sdělovací zařízení

4.7.1. Popis stávajícího stavu

Od Kotelce u Jihlavy začíná ochranný kabel, pak následuje střídavě zemní kabel 5XN a „pohoz“ dle investičních akcí při rekonstrukci přejezdů. V úseku Třešť – Slavonice je v provozu pouze traťový telefon na různém vedení (PK, vzdušné vedení, závěsný kabel). V související stavbě „Znovu zprovoznění železničního přechodu Slavonice – st. hranice“ byl položen TK 10XN0,8 a HDPE od Slavonic km 36,923 po km 37,430 (VTO „S“).

V ŽST Slavonice je malý telefonní zapojovač SMZ firmy AŽD, v Kostelci u Jihlavy Mikro NZ-10 firmy INOMA. V ostatních ŽST jsou telefonní zapojovače typu MTZ. V ŽST Telč je telefonní ústředna typu USHD 2/10, není zapojena do drážní sítě.

V ŽST Slavonice je rozhlasová ústředna RU06 firmy AŽD, v Kostelci u Jihlavy je rozhlasová ústředna RU85 firmy AŽD, v ostatních ŽST v daném úseku trati není zřízeno rozhlasové zařízení pro informování cestujících.

V současné době není na trati Slavonice - Kostelec u Jihlavy provozováno žádné zařízení traťového rádiového systému. V železniční stanici Kostelec u Jihlavy a na navazující trati Jihlava - Horní Cerekev je v provozu systém TRS - zařízení T-CZ Pardubice.

4.7.2. Požadavky na nový stav

Podél tratě Kostelec u Jihlavy – Slavonice bude položen traťový metalický kabel, v souběhu s ním dvě trubky HDPE barvy modré. Do HDPE trubky bude zafouknut (zatažen) optický kabel 72 vláken. Traťový kabel bude profilu 10XN0,8 v celém řešeném úseku. Kabel bude vyveden celým profilem v každé železniční stanici, do zastávek a k přejezdům budou z TK provedeny potřebné výpichy (traťový a nehodový okruh, okruh SU – zastávky, ovládání osvětlení a rozhlasu na zastávkách, okruhy pro MRS, ovládání a signalizace zařízení TS ŽDC, případně okruhy ZT). Na širé trati budou venkovní telefonní objekty instalovány pouze u přejezdů.

Stávající kabelové vedení bude demontováno (hlavně sloupové trasy vzdušného vedení). V rámci stavby bude navržena místní kabelizace jednotlivých stanic a slaboproudé rozvody v objektech.

Ve všech dopravních a na všech zastávkách bude vybudován rozhlasové zařízení. Rozhlas bude ovládán z dispečerského pracoviště s možností místního ovládání rozhlasu v jednotlivých železničních stanicích, kterými budou místně ovládané i přilehlé zastávky. Rozhlasové zařízení musí umožnit kontrolu provedeného hlášení a poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.

Kamerový systém bude vybudován v železničních stanicích pro dohled na veřejně nepřístupné prostory a na pohyb cestujících veřejnosti v kolejišti. Diagnostika kamerového systému musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.

Vizuální informační systém pro cestující bude vybudován ve všech železničních stanicích. V rámci zpracování dokumentace bude posouzeno, na kterých zastávkách bude vybudován vizuální informační systém. Systém bude vybudován pouze na zastávkách, ve kterých pravidelně nastupuje více jak 15 cestujících denně. Vizuální informační systém bude v provedení LCD s LED podsvícením.

Všechny technologické systémy musejí být časově synchronizovány na jednotný drážní čas.

V rámci stavby musejí být zřízeny virtuální privátní síť (VPN) a definovány priority pro jednotlivé technologické aplikace.

Bude vybudován systém přesného času.

V prostorách s větším množstvím technologie bude vybudován systém ASHS. Ostatní prostory s technologií a služební prostory budou vybavené systémem EZS s požárními čidly s přenosem informací k dispečerovi.

V rámci stavby bude vybudován přenosový systém 1 Gbps IP MPLS a s agregačním přepínačem/směrovačem. V rámci stavby bude zřízena síť Intranet - provoz po optickém kabelu a dále bude zřízena technologická síť DDTS ŽDC. Stávající technologie bude demontována. Budou instalovány telefonní zapojovače. Veškeré hovory z telefonních zapojovačů budou nahrávány. Pro technologii bude použit přenosový protokol IP (IP technologie).

Bude vybudován systém GSM-R včetně záznamového zařízení. Nové základnové stanice (BTS) budou přednostně situovány do oblasti železničních stanic nebo zastávek na trati na pozemcích SZDC s ohledem na možnost příjezdu na místo stavby a zajištění bezproblémového zřízení přípojky NN pro jednotlivé BTS, které jsou řešeny v rámci stavby.

Pro zajištění přenosové cesty pro GSM-R z ŽST Kostelec u Jihlavy na pracoviště Praha Pernerova je nutné v úseku mezi ŽST Kostelec u Jihlavy a ŽST Jihlava zafouknout (zatáhnout) optický kabel do stávající HDPE trubky a položit traťový kabel konstrukce TCEPKPFLEY, profilu 10XN0,8 a dvě HDPE trubky.

4.8. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.8.1. Popis stávajícího stavu

Osvětlení v jednotlivých dopravních a zastávkách včetně rozvodů odpovídá jejich stáří. Většina zastávek je neosvětlena, osvětlena nedostatečným způsobem nebo stávající osvětlení neodpovídá platným normám.

V současné době není v dotčených ŽST (Dačice, Telč, Sedlejev, Třešť) ohřev výměn nainstalován.

4.8.2. Požadavky na nový stav

V novém stavu bude rekonstruováno nebo nově navrženo osvětlení v jednotlivých zastávkách (vyjma již rekonstruovaných) včetně přístřešků a přístupů pro cestující tak, aby splňovala parametry požadované úrovně osvětlení. Osvětlovací stožáry budou využity rovněž pro umístění rozhlasových reproduktorů. U všech nově zřizovaných osvětlení budou navržena odběrná místa pro napájení a ovládání osvětlení včetně zajištění dálkového dohledu na provoz s možností ovládání z místa dispečera. Nové, nebo rekonstruované osvětlení bude splňovat požadavky předpisu SŽDC E11.

Na rozhodujících výhybkách potvrzených provozní a dopravní technologií a odsouhlasených O11 bude doplněn elektrický ohřev výměn s možností dálkového ovládání od dispečera, místního ovládání a automatického ovládání pomocí čidel. Na vytipovaných výhybkách jednotlivých stanic bude navrženo EOV včetně nové přípojky na silnoproudou technologii, která bude umístěna v samostatném objektu na pozemku SŽDC.

Na celé trati budou prověřeny stávající elektrické přípojky, zda vyhovují plánovanému odběru elektrické energie pro napájení nově budovaných technologických zařízení. V případě, že nevyhoví, budou přípojky rekonstruovány, popř. budou zřízena nová odběrná místa. Nové přípojky budou navrženy ze stávajících odběrných míst SŽDC. Ve vynucených případech budou zřízena nová odběrná místa ze sítí nn distributora elektrické energie. Nová odběrná místa budou vytipována s ohledem na „blízkost“ pozemku SŽDC, s minimalizací dotčení pozemků ostatních („nedrážních“) subjektů.

4.9. Ostatní technologická zařízení

4.9.1. Popis stávajícího stavu

V současné době není na celé trati vy budován systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC).

4.9.2. Požadavky na nový stav

V rámci stavby bude navržen systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC). DDTS ŽDC bude zapojena do vytipovaného stávajícího integračního serveru DDTS ŽDC (např. InS na ŘSEÚ Brno Maloměřice), pracoviště RDP bude doplněno klientem systému DDTS ŽDC.

Hlavním účelem systému DDTS ŽDC je zajištění centrálního dohledu a obsluhy důležitých zařízení instalovaných v rámci revitalizace trati, která nebudou zahrnuta do již používaných centrálních řídicích systémů. Systém dálkové diagnostiky bude na těchto systémech zcela nezávislý s tím, že v budoucnu bude mezi nimi umožněno předávání vybraných dat.

Základním principem navrženého systému je vytvoření nové samostatné komunikační sítě VPN včetně instalace potřebných přenosových zařízení a vytvoření podmínek pro následné propojení s vybudovanými regionálními pracovišti a InS.

Do sítě budou zapojena jednotlivá zařízení (osvětlení, EOV, ASHS, EZS, jednotliví měření nakupovaných medií a jednotlivá podružná měření elektrické energie), u kterých bylo na výstupu definováno rozhraní a přenosový protokol.

4.10. Železniční svršek a spodek

4.10.1. Popis stávajícího stavu

4.10.1.1. Mezistaniční úsek Slavonice – Dačice

Traťová rychlost 50 km/h s místními omezeními, kolejnice tvaru A, T a S49 na dřevěných a betonových pražcích, kolej je částečně bezстыková a částečně stykovaná

V mezistaničním úseku se nacházejí zastávky Mutišov, Dolním Bolíkov, Peč, Urbaneč a Dačice město

4.10.1.2. Mezistaniční úsek Dačice – Telč

Traťová rychlost 50 km/h s místními omezeními, kolejnice tvaru A, T a S49 na dřevěných a betonových pražcích, kolej je částečně bezстыková a částečně stykovaná

V mezistaničním úseku se nacházejí zastávky Malý Pěčín, Velký Pěčín, Slaviboř, Radkov a Telč – Staré Město

4.10.1.3. Mezistaniční úsek Telč – Sedlejev

Traťová rychlost 50 km/h s místními omezeními, kolejnice tvaru A a S49 na dřevěných a betonových pražcích, kolej je částečně bezстыková a částečně stykovaná

V mezistaničním úseku se nachází zastávka Mysliboř

4.10.1.4. Mezistaniční úsek Sedlejev – Třešť

Trafová rychlost 60 km/h s místními omezeními, kolejnice tvaru A a S49 na dřevěných a betonových pražcích, kolej je částečně bezstyková a částečně stykovaná
V mezistaničním úseku se nacházejí zastávky Hodice a Třešť město

4.10.1.5. Mezistaniční úsek Třešť – Kostelec u Jihlavy

Trafová rychlost 50 km/h s místními omezeními, kolejnice tvaru A a S49 na dřevěných a betonových pražcích, kolej je částečně bezstyková a částečně stykovaná
V mezistaničním úseku se nacházejí zastávky Jezdovice, Salavice a Kostelec u Jihlavy masna

4.10.1.6. ŽST Telč

ŽST Telč je tvořena hlavní staniční kolejí č. 1 a sudou kolejovou skupinou, kterou tvoří dopravní kolej č. 2 a 4, spojovací kolej č. 6, manipulační kolej č. 6b a 12 a koleje pro zvláštní účely (odstavné, stáček) č. 6a, 8 a 10. Do manipulační koleje č. 12 je zapojena vlečka „Lesy Český Rudolec a.s. - vlečka Telč“. Vlečka „ZZN – provozní středisko Telč“ je na kosteleckém zhlaví zapojena do koleje č. 1 pomocí křížovatkové výhybky. Do hlavní koleje je ve směru Kostelec u Jihlavy dále zapojena vlečka „Agropodnik, a.s. Jihlava - středisko Telč“. Hlavní staniční kolej je provozována rychlostí $V=50$ km/h. Stávající železniční svršek v ŽST Telč je tvořen kolejnicemi tvaru T a A, místy S49. Výhybky jsou tvaru T a A na dřevěných a ocelových pražcích. Výhybka 1Z zapojující vlečku Agropodniku je tvaru S49 na dřevěných pražcích.

4.10.2. Požadavky na nový stav

Návrh úprav železničního svršku a spodku bude pečlivě koordinován s úpravami dotčených souvisejících umělých staveb tak, aby vyvolané úpravy těchto staveb respektovaly hranice pozemku dráhy a aby rozsah těchto úprav výrazně neovlivnil ekonomickou efektivitu celé stavby.

Stavba předpokládá rekonstrukci tratě v rozsahu úprav železničního svršku, které zajistí dosažení maximální traťové rychlosti (vždy však maximální dosažitelné v rámci směrového vedení tratě se zohledněním dynamických vlastností výhledových vozidel), splnění požadavků plynoucích z dopravní technologie, co největšímu zkrácení jízdních dob, odstranění lokálních propadů rychlostí, k výměně železničního svršku v nevyhovujícím stavu a odstranění lokálních problémových míst. V rekonstruovaných úsecích bude nový návrh traťové rychlosti zpracován pro nedostatek převýšení $l=100$ mm a $l=130$ mm.

V místě kompletní rekonstrukce železničního svršku bude proveden podrobný geotechnický průzkum, a na jeho základě případně navržena i rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění. V případě návrhu vsakovacích objektů budou provedeny průzkumy a posouzení podle ČSN 75 9010. Tato rekonstrukce bude navržena i v místech s výraznými směrovými posuny koleje.

Ve všech rekonstruovaných úsecích bude použit železniční svršek S49 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním.

Pro zmenšení šíře železničního pláňe na této trati s velkým podílem oblouků malých poloměrů je možno použít Y-pražců.

Z dopravně technologického důvodu bude ve stávajícím mezistaničním úseku Dačice – Telč vybudována nová železniční stanice Slaviboř.

V ŽST Telč bude provedena kompletní revitalizace kolejiště včetně vybudování nových nástupišť výšky 550 mm nad TK. Přístup na nástupiště bude bezbariérový.

4.11. Nástupiště

4.11.1. Popis stávajícího stavu

Zastávky jsou vybavené nástupišti s úrovnovým přístupem, konstrukčně převážně typu SUDOP a TISCHER s výškou od 250 mm do 500 mm nad temenem kolejnice, převážně bez nástupištních desek. Nástupiště jsou různých délek.

Železniční stanice Slavonice a Dačice jsou vybaveny poloostrovními nástupišti s úrovnovým přístupem přes centrální přechod výšky 550 mm nad temenem kolejnice délky 80 m.

Železniční stanice Třešť a Sedlejev jsou vybaveny dvěma úrovnovými nástupišti délky 80 m.

v ŽST Telč jsou tři úrovnová jednostranná nástupiště typu TISCHER. U koleje č. 1 je stávající nástupiště dl. 80 m s povrchem ze zámkové dlažby, u koleje č. 2 je nástupiště dl. 90 m a u koleje č. 4 nástupiště dl. 40 m. Povrchová úprava nástupiště u koleje č. 2 a 4 je tvořena zhutněným materiálem.

4.11.2. Požadavky na nový stav

V ŽST Třešť bude rozdílně od řešení v ZP mezi kolejemi č. 1 a 2 vybudováno nové jednostranné poloostrovní nástupiště s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temenem kolejnice, v souladu s ČSN

73 4959. Přístup na toto nástupiště bude řešen centrálním přechodem. U koleje č. 2 bude ponecháno stávající nástupiště výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Délka stávajícího nástupiště bude upravena podle požadavku objednavatele regionální dopravy na předmětné trati s odsouhlasením O11 GŘ SZDC. V ŽST Sedlejev bude u koleje č. 1 vybudováno nové nástupiště s výškou nástupištní hrany 550 mm na temenem kolejnice. U koleje č. 3 bude ponecháno stávající nástupiště výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Délka stávajícího nástupiště bude upravena podle požadavku objednavatele regionální dopravy na předmětné trati s odsouhlasením O11 GŘ SZDC. V ŽST Telč budou vybudována nová nástupiště v poloze dle dopravní technologie. V ŽST Dačice a Slavonice zůstanou zachována stávající nástupiště. Z dopravně technologického důvodu bude zřízena nová dopravní Slaviboř, kde budou zřízena nová nástupiště výšky 550 mm nad temenem kolejnice.

Na zastávkách budou vybudována nová nástupiště pouze v místech rekonstrukce železničního svršku a spodku. V rámci zpracování dokumentace bude posouzeno, zda bude vhodné posun některých zastávek do nové polohy, která zlepší dosažitelnost železniční dopravy pro obyvatele přilehlých obcí. Všeobecně budou u rekonstruovaných nástupišť demontované stávající konstrukce a nahrazené novými s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temenem kolejnice v souladu s ČSN 73 4959. Přístup k nástupištím bude bezbariérový.

Na nově budovaných nástupištích budou vybudovány přístřešky pro cestující včetně mobiliáře v provedení antivandal.

Počet a délky nástupních hran musí vyplývat z provozní a dopravní technologie. Délky nástupních hran musí být odsouhlasené objednavatelem regionální dopravy na předmětné trati a O11 GŘ SZDC.

4.12. Železniční přejezdy

4.12.1. Popis stávajícího stavu

Na železniční trati se nachází celkem 74 železničních přejezdů, z toho je 10 přejezdů vybaveno PZZ světelným, 1 přejezd vybaven PZZ mechanickým a 63 přejezdů je vybaveno dopravní značkou A32a „výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“.

Přejezdové konstrukce jsou tvořeny celopryžovými panely, železobetonovými panely, živičným krytem, případně u místních a účelových komunikací výdřevou nebo nezpevněným šterkovým povrchem.

4.12.2. Požadavky na nový stav

Zhotovitel dokumentace ve smyslu podmínek CK MD zpracuje posouzení možného zrušení úrovnových přejezdů bez náhrady nebo jejich nahrazení pozemní komunikací. Posouzení náhrad přejezdů bude obsahovat následující části:

- textová část, obsahující popis územních podmínek, návrh technického řešení zachování přejezdů a jeho náhrady, popis dopadů náhrady na dopravní situaci v území, zhodnocení případných prověřovaných variant včetně doporučení výběru výsledné varianty;
- výkresová část v rozsahu situace 1:1000;
- zakres do územně plánovací dokumentace a zhodnocení souladu s ní;
- zakres do katastrální mapy s výčtem pozemků a majitelů;
- stanovení investičních a provozních nákladů na zachování přejezdů a na náhradu přejezdů včetně dopadů do ekonomického hodnocení ze schváleného ZP;
- doklad o projednání s obcí včetně jejího písemného stanoviska a doklad o projednání s vlastníkem komunikace včetně jeho písemného stanoviska.

U ponechaných přejezdů bude navržena jejich rekonstrukce s ohledem na zatížení komunikace a rozsah jejího využití, s minimalizací úprav přilehlých komunikací. Prioritně bude navržena rekonstrukce stavebních konstrukcí, v místech s navrženou úpravou zabezpečení přejezdů.

U všech přejezdů budou prověřené a zajištěné dostatečné rozhledové poměry, případně navržena opatření pro jejich zajištění. U všech ponechaných přejezdů budou dále zajištěny dostatečné vzdálenosti od křižovatek nebo navrženo organizační opatření podle ČSN 73 6380.

4.13. Mosty, propustky, zdi

4.13.1. Popis stávajícího stavu

V úseku Dačice – Kostelec u Jihlavy se nachází celkem 112 mostních objektů. Z toho je 14 mostů a 98 propustků. V záměru projektu je uvažováno se stavebními pracemi na 9 mostech, 13 propustcích, 1 opěrné a 1 zárubní zdi.

Mostní konstrukce a propustky odpovídají stáří dotčené tratě. Kompletní seznam mostů a propustků včetně pasportů, případně archivních dokumentací je k dispozici u zástupců správce příslušných TU.

4.13.2. Požadavky na nový stav

Na základě stávajících pasportů mostních konstrukcí příp. místního šetření bude rozhodnuto o provedení diagnostiky daného mostního objektu (stavebně technický průzkum, geotechnické průzkumy, geologické sondy, ověření skrytých rozměrů).

U mostních objektů bude přepočtem prokázáno, že vyhoví na posouzení přechodnosti železničních vozidel alespoň o účinku traťové třídy zatížení C2/NTR v daném úseku. Přepočty budou provedeny podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů č.j. S 30135/2015-O13 ze dne 31.7.2015 na základě výsledků stavebně-technických průzkumů.

Na základě výsledů diagnostiky a provedeného přepočtu všech mostních objektů, bude upřesněn rozsah navržených úprav ze ZP.

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 s klasifikačním součinitelem $\alpha = 1,10$ (zatížení dopravou; kategorizace trati z hlediska mostů – 3. třída).

Počet a detailní rozsah úprav bude proveden v souladu se schváleným záměrem projektu stavby.

Posouzení prostorové průchodnosti a zatížitelnosti mostních objektů (s ohledem na uvažované zvyšování traťové rychlosti) bude provedeno v celé délce tratě. Nové nebo rekonstruované mosty budou přednostně navrženy s průběžným štěrkovým ložem.

4.14. Pozemní stavební objekty

4.14.1. Popis stávajícího stavu

Ve stávajícím stavu se na zastávkách nachází stavební objekty, ve kterých jsou umístěné čekárny a pracoviště drážních zaměstnanců. Dále se na traťovém úseku nachází technologické objekty např. reléové a strážní domky, stavědla a výpravní budovy. Orientační systém je sporadický, zcela nedostačující a odpovídá době vzniku.

4.14.2. Požadavky na nový stav

Stávající pozemní objekty na zastávkách budou prověřeny z hlediska technického stavu a budou navrženy jejich úpravy, demolice resp. novostavby (technologické kontejnery). U objektů, které budou ve špatném technickém stavu, bude provedena jejich rekonstrukce. V případě havarijního stavu objektů bude provedena demolice a následně bude provedena výstavba nových přístřešků (v provedení antivandal). Součástí přístřešků bude informační tabule pro umístění jízdních řádů a ostatních vývěsek.

Z dopravně technologického důvodu bude zřízena nová dopravní Slaviboř včetně objektu, do kterého bude umístěna nová technologie stanice.

Výpravní budovy železničních stanic nebudou řešeny.

Na zastávkách a na nových nástupištích ŽST umístit vhodné nádoby na posypový materiál. Bude provedeno řádné označení stanic a zastávek, směrů jízd, sektorizace nástupišť, atd.

4.15. Ostatní objekty

4.15.1. 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 podle závěrů hlukové studie a podobně.

4.16. Geodetická dokumentace

4.16.1. Geodetická dokumentace bude vyhotovena a předána v souladu s přílohou č. 1 Směrnice GR č. 11/2006, ve znění pozdějších změn a doplňků s úpravou v části I.3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů :

- jako třetí odstavec se doplňuje „Body železničního bodového pole se navrhují, stabilizují, zaměřují a dokumentují podle Metodického pokynu ředitele SŽG Praha – prozatímní č.05/2016 Budování a správa ŽBP č.j. 3324/2016-SŽDC-SŽG PHA-PHA (účinnost 1.10.2016)“ (dokument je umístěn na adrese <http://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni>).
- stávající třetí odstavec se nahrazuje textem „Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven předpisem SŽDC M20/MP006 Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty č.j. S 4730/2016-SŽDC-O13 ze dne 15.2.2017 (účinnost od 15.2.2017)“.
- stávající čtvrtý odstavec se nahrazuje textem „Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle předpisu SŽDC M20/MP005 Metodický pokyn pro tvorbu prostorových dat pro mapy velkého měřítko č.j. S620/2016-SŽDC-O13 (účinnost 1.9.2016), (oba dokumenty jsou umístěny na adrese <http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html> popř. na adrese <http://www.szdc.cz/o-nas/organizační-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni>)“.
- Tato úprava se týká i odstavce Související dokumenty v základní části Směrnice GŘ č.11/2006.

- 4.16.2. V případě doplnění geodetických a mapových podkladů (při umístění nových objektů mimo stávající hranici obvodu dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů) je součástí zakázky jejich doplnění zhotovitelem.
- 4.16.3. Případné doplnění od objednatele převzatého ŽBP a převzatých ŽMP zajistí zhotovitel po dohodě se správcem ŽBP a ŽMP (SŽG Praha). Objednatel SŽDC, s.o.-SŽG Praha dodá ŽBP a ŽMP splňující TKP staveb státních drah.
- 4.16.4. ÚOZI objednatele před započítáním prací poskytne zhotoviteli vzor tabulky s názvem: „Přehled majetkoprávního vypořádání.xls“ pro vypořádání majetkoprávních vztahů (bude závazná pro všechny stadia přípravy a realizace stavby a bude postupně aktualizována jednotlivými zhotoviteli a bude předána dle dohody s ÚOZI objednatele).
- 4.16.5. Geodetická dokumentace musí být ověřena úředně oprávněným zeměměřičským inženýrem (fyzická osoba, které bylo uděleno úřední oprávnění podle § 13 odst.1, písm. a) a c) zákona č. 200/1994 Sb. o zeměměřičství, v platném znění).
- 4.16.6. Odevzdání dokumentace stavby k odbornému připomínkovému řízení bude pro SŽG Praha i v digitální podobě ve formě otevřené – minimálně část I Geodetická dokumentace, část C.2 Koordinační situace, E.1.1 Železniční svršek a spodek a E.1.2 Nástupiště („doc“, „xls“, „txt“, „dgn“).

4.17. Životní prostředí

- 4.17.1. Zhotovitel zažádá příslušné orgány ochrany přírody (KÚ Jihočeského kraje a Kraje Vysočina) o odůvodněné stanovisko dle § 45i (Natura 2000) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Upozorňujeme, že dle platné legislativy tvoří stanoviska přílohu Oznámení dle zákona EIA.
- 4.17.2. Předložený záměr prošel zjišťovacím řízením dle § 7 zákona EIA, který Krajský úřad Kraje Vysočina zakončil vydáním závěru zjišťovacího řízení dne 18.5.2009. Pokud v předmětné DUR dojde ke změnám technického řešení oproti zpracovanému oznámení, změny musí být vyspecifikovány ve zvláštní kapitole, vyhodnoceny z hlediska vlivu na ŽP. Součástí kapitoly bude popis případných změn v dotčeném území oproti stavu v době vydání závěru zjišťovacího řízení. Následně bude vše projednáno s příslušným úřadem – Krajským úřadem Kraje Vysočina. V případě, že k žádným takovýmto změnám nedošlo, DUR bude obsahovat čestné prohlášení jejího zpracovatele o této skutečnosti.
- 4.17.3. V kapitole ŽP budou popsány jednotlivé složky životního prostředí s důrazem kladeným na: provedení biologického a dendrologického průzkumu (upozorňujeme na § 6 odst. 8 zákona č. 114/1992 Sb.), příp. rozptylovou studii, vzorkování šterkového lože, odpadové hospodářství, zemědělskou a lesní přílohu a akustickou studii včetně měření hluku a vibrací, kde případná protihluková opatření budou před představením orgánu ochrany veřejného zdraví projednána a odsouhlasena Objednatelem.
- 4.17.4. V rámci zpracování dokumentace bude přihlédnuto k podmínkám závěru zjišťovacího řízení.
- 4.17.5. Bude prověřeno, zda případné smýcení křovin a drobných náletových dřevin provede OŘ na své náklady v rámci údržby v termínu do zahájení stavby. V případě že ano, požadujeme tuto skutečnost doložit smluvně nebo vyjádřením do Dokladové části.
- 4.17.6. Dokladová část bude obsahovat složku s veškerými dokumenty z oblasti životního prostředí.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:
- Minimalizace výluk jen pro nutné průzkumné práce
 - Přednostně budou využívány výlukové časy sjednané pro činnost příslušného OŘ
- 5.1.2. Pokud stavba bude situována na pozemky ČD, bude přednostně respektována hranice UMOVŽST (tzn. na pozemky, které budou převedeny do správy SZDC). Součástí dokumentace bude situace se zákresem SO a PS v katastrální mapě s barevným rozlišením pozemků ve správě SZDC, pozemků ČD určených k převodu do správy SZDC, pozemků ČD a ostatních pozemků.
- 5.1.3. Dílčí plnění na koncept technického řešení – dopravní technologie, návrh kolejového řešení (popis technického řešení a situace 1:1000) za účelem projednání na SZDC
- 5.1.4. Dílčí plnění na řešení náhrad přejezdů podle 4.12.2 a prověření možnosti provozování aku-trolejových vozidel podle čl. 4.1.10 za účelem projednání na SZDC a následně schválení na MD

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: [REDACTED]

[REDACTED] [www: http://typdok.tudc.cz](http://typdok.tudc.cz), <http://www.tudc.cz/> nebo

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

Vypracoval: [REDACTED]

Dne: 7.6.2019

Dne: 14.6.2019

Schválil: [REDACTED]

