

PŘÍLOHA 4

ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY

PRO PROJEKT A REALIZACI

STAVBY

**„ETCS PETROVICE U KARVINÉ –
OSTRAVA – PŘEROV - BŘECLAV“**



SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE

Obsah

Obsah	2
1.	Úvod 4
2.	Dotčená zařízení 5
2.1	System GSM-R 5
2.2	Přenosová technologie 5
2.3	Síť optických kabelů 5
2.4	System přenosu bezpečných informací 5
2.5	Zajištění informací pro funkci RBC 5
2.6	Technologie RBC 6
2.7	Interlocking – RBC Interface 6
2.8	Umístění a napájení zařízení realizovaných v souvislosti se systémem ETCS v železničních stanicích 6
2.9	Umístění a napájení centrálních zařízení systému ETCS 6
2.10	Navázání na sousední RBC 7
3.	Další součásti stavby 8
4.	Seznam stanic a mezistaničních úseků, kde modernizace infrastruktury dosud neproběhla 9
5.	Realizace speciálních funkcí 10
5.1	Jízda vlaku jen do km na širé trati – na zastávku a zpět 10
5.2	Jízda vlaku jen do km na širé trati – na nákladíště či vlečku odbočující ze širé trati a zpět 10
5.3	Jízda vlaku na zastávku mezi krajní výhybkou a vjezdovým návěstidlem 10
5.4	Spolupráce se systémy zajišťující bezpečnost v tunelech 10
5.5	Oblasti povoleného módu RV 10
5.6	Staniční koleje, kde bude pravidelně docházet ke spojování vlaků (joining) a dělení vlaku (splitting) 10
5.7	Staniční koleje, u nichž se přechod z FS do OS provádí na konci kolejového úseku, kterým se zjišťuje volnost části staniční koleje 10
5.8	Hranice pro vjezd do oblasti L2 s automatickým přepnutím do L2 10
5.9	Hranice pro vjezd do oblasti L2 z vedlejších tratí, bez automatického přepnutí do L2 na hranici oblasti L2 10
5.10	Poskytování rychlostního profilu závislého na nápravovém tlaku (Axle load speed profile) 11
5.11	Stanovení oblasti, která se nemá při posunu opustit 11
6.	Další informace 12
6.1	Upřesnění typů vstupů do oblasti ETCS 12
6.2	Délky přihlašovacích úseků 13
6.3	Doplnění seznamu staveb a opravných prací 13
6.4	Největší povolené délky vlaků 14
6.5	Vlastnictví některých pozemků 14
6.6	Schvalování realizační dokumentace 15
6.7	Poskytnutí a schvalování situačních schémat 15
6.8	Situační schémata a km polohy 15
6.9	Součinnost pracovníků zadavatele při neopomenutelných činnostech 15
6.10	Uvolnění staničních kolejí 16
6.11	Poskytnutí železniční dopravní cesty 16
7.	Změny ustanovení Všeobecných technických podmínek 16

1. Úvod

Tento dokument podrobněji specifikuje některé požadavky na projekt a realizaci stavby systému ETCS L2 v úseku Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav nad rámec přípravné dokumentace.

Stavbou dotčený úsek trati je v části státní hranice – Petrovice u Karviné – Přerov součástí hlavní sítě pro nákladní dopravu i osobní přepravu a v části Přerov – Břeclav hlavní sítě pro nákladní dopravu dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 a součástí Baltsko – jadranského koridoru a Rýnsko – dunajského koridoru hlavní sítě podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013.

Jedná se o trať dvoukolejnou, elektrizovanou v části stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, v části střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz, vybavenou traťovou částí národního vlakového zabezpečovače LS (ATP zařízení třídy B dle TSI CCS).

Do dotčeného úseku tratě jsou zaústěné tratě jednokolejné i dvoukolejné, neelektrizované i elektrizované, vybavené i nevybavené traťovou částí národního vlakového zabezpečovače. Některé zaústěné tratě jsou součástí hlavní sítě dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013.

V rámci stavby se požaduje vyprojektovat, realizovat, otestovat, certifikovat a schválit podle platných právních předpisů ČR a EU a podle interních předpisů SŽDC pro provoz traťovou část systému ETCS L2, která musí být interoperabilní a zcela kompatibilní jak s vozidly vybavenými palubní částí certifikovanou podle souboru specifikací č. 1 (základní specifikace 2 systému ETCS), tak s vozidly vybavenými palubní částí certifikovanou podle souboru specifikací č. 2 (základní specifikace 3 systému ETCS – údržbová verze 1). Tedy musí být použita systémová verze 1.1, použití vyšší pro mobilní části kompatibilní systémové verze (obecně 1.X, kde $X \geq 1$) se nevylučuje. (Tímto se upřesňuje text přípravné dokumentace, část A, průvodní zpráva.)

Tento projekt bude spolufinancován z evropského fondu CEF. Z této skutečnosti vyplývá závaznost termínů realizace pro splnění podmínek spolufinancování.

2. Dotčená zařízení

2.1 Systém GSM-R

Vybavení této trati systémem GSM-R je již realizováno podle požadavků specifikací EIRENE pro datové přenosy ETCS pro rychlost do 220 km/h s výjimkou některých úseků navazujících tratí, u nichž se v rámci stavby doplňují celé nové BTS nebo se doplňují stávající BTS technologií podle přípravné dokumentace. Součástí stavby jsou i veškeré úpravy komponent ústředny sítě GSM-R (MSC) a připojení jednotlivých RBC prostřednictvím přenosové datové sítě, podle přípravné dokumentace.

BTS jsou připojeny prostřednictvím rozhraní Abis (E1). Topologie připojení je kruhová. RBC se připojuje rozhraním ISDN PRI (E1). Fyzicky jsou k dispozici na OME (Optical Multiservice Edge) v Přerově jak metalické E1 porty, tak i port STM-1 (optický). Zařízení OME je součástí GSM-R ústředny.

2.2 Přenosová technologie

Neobsazeno.

2.3 Síť optických kabelů

Neobsazeno.

2.4 Systém přenosu bezpečných informací

Bezpečný přenos informací mezi elektronickou úrovní staničních zabezpečovacích zařízení a RBC bude součástí této stavby. Pro přenos informací pro traťovou část ETCS se doporučuje použít technologie přenosu informací pro DOZ, přestože tato stavba předchází stavbě DOZ v úseku státní hranice Polsko – Petrovice u Karviné – Ostrava Svinov. Tyto technologie budou umístěny ve stavědlových ústřednách jednotlivých ŽST a jsou součástí stavby. Centrální části systému přenosu bezpečných informací, které jsou rovněž součástí stavby, budou umístěny spolu s RBC v budově CDP Přerov. V případě, že by v úseku státní hranice Polsko – Petrovice u Karviné – Ostrava Svinov probíhala v době stavby ETCS také stavba DOZ, bude nezbytné průběh obou staveb koordinovat.

2.5 Zajištění informací pro funkci RBC

Zajištění informací od indikátoru horkých ložisek, indikátoru horkých brzd a horkých obručí a od systému se v této stavbě neuvažuje.

Předpokládá se, že DOZ v úseku státní hranice Polsko – Petrovice u Karviné – Ostrava Svinov nebude uvedeno do provozu před stavbou ETCS. Modifikace stávajících staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení pro umožnění předávání informací pro RBC proto musí být provedena tak, aby současně umožnila dodatečné připojení těchto zařízení k DOZ bez nutnosti výměny systémového SW SZZ (TZZ, PZZ) a bez vlivu na SW RBC, pokud mezi realizací ETCS a DOZ nedojde ke změně tvaru kolejiště nebo zabezpečení týkající se daného SZZ (TZZ, PZZ). Zároveň je nezbytné postupovat tak, aby bylo na minimum omezeno přezkušování SZZ (TZZ, PZZ) při aktivaci DOZ.

Zajištění přenosu informací z traťových úseků do stavědlových ústředen, modifikace staničních zabezpečovacích zařízení a speciální interface pro reléové technologie pro předávání informací RBC jsou součástí stavby.

2.6 Technologie RBC

Technologie RBC bude umístěna v budově CDP Přerov. MMI RBC pro obsluhu bude součástí JOP v místnosti centrálního dispečerského pracoviště určené pro řízení úseku trati státní hranice Polsko – Petrovice u Karviné – Břeclav (mimo). MMI RBC pro údržbu bude umístěno v místnosti dispečera železniční dopravní cesty. Tato technologie a její montáž je rovněž součástí stavby.

Při návrhu oblastí RBC musí být brán v úvahu pokyn generálního ředitele SŽDC č. 9/2013 v platném znění.

2.7 Interlocking – RBC Interface

Informace přenesené do centra prostřednictvím technologie pro bezpečný přenos informací mohou být předávány RBC prostřednictvím interface IRI (Interlocking – RBC Interface). Pokud budou interface IRI použita, budou rovněž umístěna v technologických místnostech jednotlivých stanic nebo na CDP Přerov a jejich dodávka a montáž je součástí stavby.

2.8 Umístění a napájení zařízení realizovaných v souvislosti se systémem ETCS v železničních stanicích

Neobsazeno.

2.9 Umístění a napájení centrálních zařízení systému ETCS

1. Centrální část technologie bude umístěna v místnosti pro technologii ETCS v budově CDP Přerov. Vybrání určených prostor je stanoveno v přípravné dokumentaci. Pokud zhotovitel bude potřebovat pro dodávanou technologii další prostory, musí možnost jejich využití projednat s objednatelem (nejméně CDP Přerov, SSV, Oblastní ředitelství Olomouc, správa sdělovací a zabezpečovací techniky) při zohlednění využití objektu CDP Přerov pro další stavby.
2. Pokud zhotovitel bude potřebovat pro dodávanou technologii větší příkon, než uvažuje přípravná dokumentace, musí svůj návrh řešení včas projednat s objednatelem (nejméně CDP Přerov, SSV, Oblastní ředitelství Olomouc, správa elektrotechniky a energetiky, správa sdělovací a zabezpečovací techniky) při zohlednění využití objektu CDP Přerov pro další stavby.
3. Pokud zhotovitel dodá technologii s větším ztrátovým teplem, než uvažuje přípravná dokumentace, musí zajistit její odvod. Svůj návrh řešení musí včas projednat s objednatelem (nejméně CDP Přerov, SSV, Oblastní ředitelství Olomouc, správa elektrotechniky a energetiky, správa budov a bytového hospodářství, správa sdělovací a zabezpečovací techniky) při zohlednění využití objektu CDP Přerov pro další stavby.
4. Veškeré úpravy, stavební a montážní práce související s realizací systému ETCS jsou součástí stavby.
5. Skříň dodatečného vybavení (uvedená v přípravné dokumentaci) je skříň, která může obsahovat další vnitřní výstroj, která může být společná pro několik RBC dodávaných

v rámci téže stavby a kterou takto nazval projektant přípravné dokumentace. Nemusí být povinně použita.

2.10 Navázání na sousední RBC

V současné době je v realizaci stavba „ETCS – I. koridor úsek Kolín – Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko“, ve které se buduje ETCS úrovně 2. V rámci stavby ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav je třeba zajistit handover mezi RBC Přerov (mimo) – Břeclav (mimo) a sousedním, již budovaným RBC Břeclav.

Zpracovává se přípravná dokumentace stavby „ETCS Přerov – Česká Třebová“, ve které bude vybudováno ETCS úrovně 2.

Projekční práce stavby ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav je nutno s těmito stavbami a projekty koordinovat.

RBC musí být připraveny na doplnění ETCS L2 v navazujících úsecích podle platného Národního implementačního plánu ERTMS. Součástí této stavby je vytvoření podmínek na budoucí handover s RBC realizovanými v rámci dalších staveb.

RBC pro úsek státní hranice Polsko – Ostrava-Hrušov (mimo) musí být připravena na budoucí vybudování ETCS L1 nebo ETCS L2 v navazujícím úseku trati na území Polska (není dosud jednoznačně z polské strany potvrzeno). V případě vybudování ETCS L2 se v rámci této stavby jedná o vytvoření podmínek na budoucí handover.

Na ostatních navazujících tratích se budoucí nasazení ETCS v současné době nepředpokládá, ale nelze ho vyloučit v rámci některých budoucích uvažovaných staveb. Určitě bude nasazeno na tratích rychlých spojení, které budou v budoucnu propojeny s tratí, která je touto stavbou řešena.

3. Další součásti stavby

Neobsazeno

4. Seznam stanic a mezistaničních úseků, kde modernizace infrastruktury dosud neproběhla

1. Takovou stanicí je stanice Ostrava hl. n. V ní se předpokládá navázání systému ETCS na SZZ (reléové SZZ AŽD 71).
2. Navázání uzlu Ostrava je korektně popsáno v přípravné dokumentaci (dále také jen PD) v části D, v technické zprávě. Vzhledem k tomu, že se jedná o provizorní navázání ETCS na reléové SZZ, bylo dohodnuto, že v Ostravě hl. n. obvod levé a pravé nádraží budou zřízeny balízy jen na hlavních kolejích č. 101, 101a, 102, 102a a na předjízdných kolejích č. 204, 304 a 403. Takto bylo opraveno v části D, v technické zprávě v bodě 3.2.2.
3. Další takovou dopravnou je výhybna Dluhonice a mezistaniční úseky Prosenice – Přerov a Prosenice – Dluhonice. Vzhledem k připravované modernizaci stanice Dluhonice je třeba realizovat takové řešení, které umožní minimalizovat počet balíz v této výhybně a přitom realizovat vstup s automatickým přepnutím za jízdy v úseku Dluhonice – Přerov i po dobu stavebních prací ve výhybně Dluhonice bez nutnosti změny RBC a nového programování balíz.

5. Realizace speciálních funkcí

5.1 Jízda vlaku jen do km na širé trati – na zastávku a zpět

Bude řešeno v souladu se schválenou přípravnou dokumentací.

5.2 Jízda vlaku jen do km na širé trati – na nákladíště či vlečku odbočující ze širé trati a zpět

Tato funkcionální RBC se v současné době pro řešený úsek stavby vzhledem ke konfiguraci kolejiště nepředpokládá.

5.3 Jízda vlaku na zastávku mezi krajní výhybkou a vjezdovým návěstidlem

Bude řešeno v souladu se schválenou přípravnou dokumentací.

5.4 Spolupráce se systémy zajišťující bezpečnost v tunelech

Tato funkcionální RBC se pro řešený úsek stavby vzhledem k absenci tunelů nepředpokládá.

5.5 Oblasti povoleného módu RV

Tato funkcionální RBC se pro řešený úsek stavby vzhledem k absenci tunelů nepředpokládá.

5.6 Staniční koleje, kde bude pravidelně docházet ke spojování vlaků (joining) a dělení vlaku (splitting)

Tato funkcionální RBC musí být připravena tak, aby byla využitelná pro všechny dopravní koleje zapojené do systému ETCS (i když by SZZ pro to neposkytovalo potřebné informace), kromě stanic s provizorním navázáním SZZ na systém ETCS.

5.7 Staniční koleje, u nichž se přechod z FS do OS provádí na konci kolejového úseku, kterým se zjišťuje volnost části staniční koleje

Bude řešeno podle přípravné dokumentace.

5.8 Hranice pro vjezd do oblasti L2 s automatickým přepnutím do L2

Bude řešeno podle přípravné dokumentace.

Případná změna musí být projednána včas s objednatelem (nejméně O12, O14, O16, O26).

5.9 Hranice pro vjezd do oblasti L2 z vedlejších tratí, bez automatického přepnutí do L2 na hranici oblasti L2

Bude řešeno podle přípravné dokumentace.

Případná změna musí být projednána včas s objednatelem (nejméně O12, O14, O16, O26).

5.10 Poskytování rychlostního profilu závislého na nápravovém tlaku (Axle load speed profile)

Tato funkcionální RBC musí být pro řešenou stavbu včas projednána s objednatelem (nejméně O13, O14, Oblastní ředitelství – správa tratí).

5.11 Stanovení oblasti, která se nemá při posunu opustit

S objednatelem (nejméně O12, O14, O26) musí být včas projednáno, zda není v některém případě požadováno stanovení oblasti, která se nemá při posunu opustit, jinak, než je uvedeno ve Zvláštních technických podmínkách na projekt a realizaci stavby ETCS úrovně 2.

6. Další informace

6.1 Upřesnění typů vstupů do oblastí ETCS

Závazná je tabulka v PD, část D, technická zpráva (dále také jen TZ), str. 27, 28.

Výstupní BG budou na tratích bez automatického bloku odchýlně od přípravné dokumentace umístěny u vjezdových návěstidel s platností pro opačný směr jízdy. Výstupní hranice z oblasti ETCS do přilehlého mezistaničního úseku bez automatického bloku se preferuje v úrovni vjezdových návěstidel pro opačný směr jízdy.

a) Petrovice u Karviné – Zebrzydowice

Dále v Technické zprávě PD v bodě 3.1 je uvedeno, že „Přípravná dokumentace zároveň vytvoří podmínky pro budoucí vybavení příhraničního úseku Petrovice u Karviné – Petrovice u Karviné státní hranice – Zebrzydowice systému ETCS L2 nebo L1 na území Polska“. Tento vstup musí být připraven vazbou handover mezi dvěma RBC (v Polsku a v Přerově) a dělicí bod mezi těmito dvěma RBC je vyznačen na v. č. 1100. Proto tento vstup není uveden v tabulce. V TZ v bodě 3.2.1 je uvedeno, že v ŽST Petrovice u Karviné budou balízy instalovány u vjezdových návěstidel 1L, 2L a do doby vybudování ETCS úrovně L1 nebo L2 v tomto úseku u Polských drah bude dočasné navázání pomocí automatického vstupu do oblasti a balízy budou umístěny tak, jako na vstupu z odbočné tratě pro automatický vstup. To znamená umístit balízy i na polském území až před stanicí Zebrzydowice, jak je uvedeno v TZ a vyznačeno na v. č. 1100.

PD zahrnuje přípravu pro vytvoření podmínek pro budoucí vybavení příhraničního úseku Petrovice u Karviné – Petrovice u Karviné státní hranice – Zebrzydowice systému ETCS L2 nebo L1 na území Polska. Žádná jednání s polskou stranou, se v této záležitosti neuskutečnila. Toto bude řešeno vrcholově mezi SŽDC a PKP. V PD je určeno, že pokud nebude v době výstavby na území Polska vybudováno ETCS L1 nebo L2 a nebude možné realizovat handover mezi sousedními RBC, tak bude vstup do naší oblasti řešen jako automatický vstup a umístění balíz je ve výkresech doloženo.

b) Ostrava střed – vlečka Zárubek

Současně se doplňují podrobnosti k řešení vlečky Zárubek. Ta je napojena ze ŽST Ostrava střed, obsluhuje se vlakovými cestami. Vjezdové návěstidlo z této vlečky je Sc1H a za návěstidlem směrem ke koleji č. 701 je umístěná výkolejka Vk605 pro ochranu jízdnic cest ve stanici Ostrava střed směrem z vlečky. Rychlost jízdy na vlečce je max. 50 km/h, v tom případě výkolejka neodporuje normě. U vjezdového návěstidla Sc1H bude umístěna vstupní BG. Pokud vlak vjede na vlečku, zůstává zaregistrován do sítě GSM-R do doby, než se mobilní zařízení na vozidle vypne nebo vyjede z oblasti signálu GSM-R. U této vlečky by mohlo dojít k vyjetí z oblasti GSM-R, protože je propojena s vlečkou Heřmanice a je možno z nich vyjet i mimo oblast RBC. Proto směrem od vlečky Zárubek bude vstupní BG v oblasti u vjezdového návěstidla Sc1H, od Heřmanic bude umístěna BG u seřadovacího návěstidla z vlečky.

Vzhledem k existenci výkolejky lze realizovat vstup manuální, ovšem s automatickým přepnutím na kolejích 91,92 principem jako při návratu z výluky ETCS.

c) Hranice na Moravě – vlečka Cementárna Hranice

Vzhledem k existenci odvrtné výhybky lze realizovat vstup manuální, ovšem s automatickým přepnutím na kolejích 1H, 2H principem jako při návratu z výluky ETCS.

d) Dluhonice – Prosenice

Vstupy/výstupy do/z oblasti ETCS L2 řešit následujícím způsobem.

Automatický vstup do oblasti ETCS L2 v úseku Dluhonice - Prosenice řešit v souladu s PD částí D u oddílových návěstidel 1-64 a 2-64 (výstup z oblasti L2 u oddílových návěstidel 1-65 a 2-65).

e) Dluhonice – Přerov

Vstupy/výstupy do/z oblasti ETCS L2 řešit následujícím způsobem.

Vstup do oblasti ETCS L2 v úseku Dluhonice – Přerov zřídít u vjezdových návěstidel 1DL a 2DL ŽST Přerov.

Pro opačný směr jízdy je třeba navrhnout řešení v souladu s kap. 4, bod 3, protože v krátké době po realizaci stavby bude zahájena přestavba výhybny Dluhonice a přitom je třeba se vyhnout změně SW RBC. Vzhledem k přesunu vjezdových návěstidel výhybny Dluhonice v průběhu její přestavby (a též v průběhu stavby jiného investora, která může předcházet přestavbě výhybny Dluhonice) nelze uvažovat s umístěním výstupní hranice z oblasti ETCS u vjezdových návěstidel 1L a 2L výhybny Dluhonice.

6.2 Délky přihlašovacích úseků

Přihlašovací údaje byly spočítány podle standardní metodiky. Tabulka výpočtů je doložena v přípravné dokumentaci v části D.1 Technická zpráva. Dosah GSM-R byl prověřen projektanty podle vypočítaných údajů.

Délka přihlašovací oblasti byla určena v souladu s aplikační příručkou ERA „Změna úrovně z úrovně STM do úrovně 2“ (ERA_040039, verze 2.0) pro kontrolu správného vlaku na vstupní hranici. Pokud uchazeč zamýšlí použít kontrolu správného vlaku před vstupní hranicí (případně zamýšlí využít obě možnosti), musí do nabídky zahrnout potřebné měření pokrytí signálem GSM-R a případné doplnění sítě GSM-R (včetně všech potřebných projednání a povolení).

6.3 Doplnění seznamu staveb a opravných prací

Doplnění článku B. 1.2.6 souhrnné tech. zprávy z přípravné dokumentace:

SS Olomouc

- Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba (real. 2018 – 2020)
- Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba (real. 2019 – 2021)
- DOZ Ostrava Svinov – Petrovice u Karviné st. hr. (real. 2017)
- DOZ Dětmárovice – Mosty u Jablunkova st. hr. (real. 2017)
- Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice (real. 2019-2023), bude se zde významně zasahovat do žst. Otrokovice
- Změna trakční soustavy na AC 25kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice (2018-2019)
- Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice (real. 2018)
- DOZ Břeclav (real. 2016)

OŘ Ostrava

plánuje realizovat v letech 2016 – 2018 dvě opravné práce

- Úprava kolejiště v ŽST Petrovice u Karviné
- Oprava počítačů náprav v traťovém úseku Petrovice – Zebrzydowice

OŘ Olomouc, OŘ Brno

v rámci opravných a údržbových pracích v období 2016 - 2018, neplánují práce, jejichž realizací by mohlo dojít ke změnám stávajícího stavu konfigurace kolejiště a poloh prvků zab. zař. včetně přilehlých mezistaničních úseků související se stavbou ETCS.

6.4 Největší povolené délky vlaků

Největší povolené délky vlaků v úseku Petrovice u Karviné – Lanžhot st. hr.

Trat' TTP	Začátek tratě	Konec tratě	Největší povolená délka vlaku
301B	(Zebrzydowice) - Petrovice u K. st. hr.	Dětmárovice	740m
301A	Mosty u Jabl.st.hr.	Bohumín	740 m
305B	Bohumín	Přerov	740 m
305F	Přerov	Nedakonice	740 m
316A	Nedakonice	Břeclav	740 m
320A	(Kúty) - Lanžhot st. hr.	Brno hl. n.	740 m
309A	Přerov	Česká Třebová	740 m
301D	Český Těšín	Výhybna Polanka nad Odrou	740 m
308-	(Lúky pod Makytou) - H. Lideč st. hr.	Hranice na Moravě	675 m
301F	Opava východ	Ostrava Svinov	650 m
301G	Ostrava uhelné nádraží	Ostrava-Kunčice	650 m
306A	Studénka	Veřovice	600 m
304A	Valašské Meziříčí	Kojetín	580 m
305G	Přerov	Nezamyslice	650 m
316B	Vizovice	Otrokovice	638 m
317A	Vlár. průsmyk st. hr. - Vlárský průsmyk	Staré Město u Uherského Hradiště	570 m
317E	Rohatec	Veselí n. Moravou	446 m
317B	(Vrbovce) – Velká nad Veličkou st. hr.	Veselí nad Moravou	620 m
318C	Hodonín	Zaječí	184 m
306B	Studénka	Bílovec	315 m
306C	Suchdol nad Odrou	Budišov nad Budišovkou	úsek Suchdol - Heřmánky 300 m, úsek Heřmánky - Budišov 200 m
306D	Suchdol nad Odrou	Fulnek	315 m
306E	Suchdol nad Odrou	Nový Jičín město	300 m

301F Ostrava-Svinov - Opava východ 650 m - vlak o této délce nedojede do ŽST Opava východ (nejdelší kolej č. 2 + 2b - délka 513 m, úvratňová stanice)

306A Studénka - Veřovice 600 m - vlak o délce 600 m pouze do ŽST Kopřivnice n. n., do ŽST Veřovice nedojede (kolej č. 1a - délka 181 m)

6.5 Vlastnictví některých pozemků

K vlastnictví pozemků se k údajům uvedeným v PD doplňuje:

- Kolej 1H vlečky Zárubek, alespoň 10 m před návěstidlem Sc1H v ŽST Ostrava střed - je zahrnuta v seznamu parcel.
- Kolej vlečky Heřmanice alespoň 15 m před návěstidlem Se1 ŽST Ostrava-Hrušov – Vlastní návěstidlo Se1 s částí pozemku před ním je zahrnuto v seznamu parcel. Do požadovaných 15 m před návěstidlem chybí cca 4 m, které zabíhají na sousední parcelu p. č. 372/23, která je ve vlastnictví OKK Koksovny, a. s., Koksární ulice 1112. Přívoz, 702 24 Ostrava. Tato parcela není v seznamu parcel a nebyla projednána s majitelem.
- Koleje č. 1a a 7a vlečky Cementárna Hranice, alespoň 10 m před návěstidlem L1a a L7a odbočky Skalka. - Z vlečky Cementárna bylo uvažováno a je takto popsáno v Technické zprávě, že bude vstup do oblasti ETCS manuální. Vlastní návěstidla L1a a L7a a staniční koleje se nacházejí na pozemku p. č. 1325/1 ve vlastnictví společnosti Cement Hranice, a. s., Bělotínská 288, Hranice I – město, 753 01 Hranice. Tato parcela není v seznamu parcel a nebyla projednána s majitelem.

6.6 Schvalování realizační dokumentace

Každý provozní soubor a stavební objekt musí být před realizací kladně projednán, zejména se zástupci místně příslušného oblastního ředitelství, dále se zástupci O12, O14, O26, TÚDC ÚATT (sdělovací provozní soubory také se zástupci ČD Telematika).

6.7 Poskytnutí a schvalování situačních schémat

Situační schémata dotčených stanic a mezistaničních úseků v otevřené (editovatelné) formě převážně nejsou k dispozici. Zhotovitel je zpracuje jako součást zakázky.

Schvalování nových a přeschvalování stávajících situačních schémat a závěrových tabulek zajišťuje investor cca do 1 měsíce. Zhotovitel musí předložit zpracované a kladně projednané dokumentace s úsekem řízení provozu příslušného oblastního ředitelství a Diagnostickou laboratoří TÚDC ÚATT.

6.8 Situační schémata a km polohy

Zaměřením jednotlivých prvků dojde k upřesnění poloh v kolejišti, které mohou být odlišné od poloh uváděných v současných situačních schématech. V rámci projektu budou doplněna stávající situační schémata, resp. budou vytvořena nová, která budou obsahovat údaje předepsané zadávací dokumentací stavby. Případné odchylky kilometrických poloh nově zaměřených prvků vyžadující opravu v ostatních dokumentech či zařízeních musí být prokazatelně oznámeny investorovi. Případné úpravy dokumentace (zařízení) jsou v odpovědnosti správce zařízení. Případné odchylné km polohy budou řešeny v souladu s Výkladem k Výnosu č. 1 k TNŽ 34 2604 pro přezkušování a schvalování ZT a jejich příloh při hromadných změnách kilometrických poloh v souvislosti s výstavbou systému ETCS, jež vydání se očekává v nejbližších dnech a bude uchazečům zaslán dodatečně. ,

6.9 Součinnost pracovníků zadavatele při neopomenutelných činnostech

Součinnost pracovníků zadavatele při neopomenutelných činnostech (komisionální situování, přezkoušení na simulátorech, přezkoušení dle předpisu SŽDC T200) bude probíhat obvyklým způsobem, jako na stavbách, kde se instaluje a aktivuje zabezpečovací zařízení. Zadavatel bude tuto součinnost poskytovat bezplatně.

6.10 Uvolnění staničních kolejí

Uvolnění všech staničních kolejí pro účely zaměření infrastruktury, instalaci a přezkoušení balíz a testování ETCS zajistí SZDC bezplatně.

6.11 Poskytnutí železniční dopravní cesty

Dopravní cesta pro měřicí a testovací jízdy drážního vozidla bude poskytnuta v přiměřeném rozsahu bezplatně.

7. Změny ustanovení Všeobecných technických podmínek

Ustanovení VTP č. 1.2.2 se ruší a nahrazuje následujícím ustanovením:

Projektem stavby, dále též (P), se rozumí projektová dokumentace stavby, která ve sloučené formě zahrnuje dokumentaci pro stavební povolení a dokumentaci pro provádění stavby. (P) musí detailně určovat stavbu do technických, ekonomických a architektonických podrobností, hmotové, materiálové, stavebnětechnické, technologické, dispoziční a provozní vlastnosti a jakost, dále bude zohledňovat vliv stavby na životní prostředí. Dokumentace bude zpracovaná tak, aby bylo možné dostatečně zpracovat „Seznam prací, dodávek a materiálu“ v položkách odpovídajících členění hmotného investičního majetku SŽDC s. o. dle pokynu Objednatele a s rozklíčováním jednotlivých „Požadavků na výkon a funkci“ příslušných SO a PS, jako podklad pro dílčí fakturaci v průběhu realizace stavby.

Podrobné soupisy prací budou součástí Dokumentace skutečného provedení, a to s detailním začleněním a rozklíčováním nákladů dle „Požadavků na výkon a funkci“, které byly podkladem pro fakturaci díla.

Ustanovení VTP č. 1.2.4 se doplňuje následujícím ustanovením:

V případě, že stavba svým charakterem nebude vyžadovat stavební povolení, je zhotovitel povinen projednat a získat od Drážního úřadu jiný souhlas s realizací stavby tak, aby bylo možné tuto po jejím ukončení uvést do Zkušebního provozu a následně získat kolaudační souhlas.

Ustanovení VTP č. 2.2.8 se ruší a nahrazuje následujícím ustanovením:

Schvalovací protokol bude ze strany objednatele vydáván znovu pouze v případě oprávněných změn nákladu stavby, v ostatních případech se za právoplatný považuje Schvalovací protokol vydaný na základě předešlého stupně dokumentace, který je závazným podkladem pro výběr Zhotovitele díla. Za Posuzovací protokol stavby bude považováno souhrnné vydání všech souhlasných stanovisek k jednotlivým PS a SO na závěr všech dílčích projednání a projektových prací, jako součást dokladové části dokumentace přílohy – H. Toto je zhotovitel povinen předložit nejpozději do 1 měsíce po odsouhlasení projektu posledního PS nebo SO.

Ustanovení VTP č. 3.1.4 se ruší a nahrazuje následujícím ustanovením:

Podrobné soupisy prací bez ocenění dle [51] budou součástí Dokumentace skutečného provedení, a to s detailním začleněním a rozklíčováním nákladů dle „Požadavků na výkon a funkci“, které byly podkladem pro fakturaci díla.

Součástí projektové dokumentace (P) dle VTP, jako podklad pro fakturaci bude oceněný „Seznam prací, dodávek a materiálu“ v položkách odpovídajících členění hmotného investičního majetku SŽDC s.o. dle pokynu Objednatele a s rozklíčováním jednotlivých

„Požadavků na výkon a funkci“ příslušných SO a PS. Oceněný „Seznam prací, dodávek a materiálu“ bude součástí Části G – NÁKLADY STAVBY.

Ustanovení VTP č. 4.1.6 se ruší a nahrazuje následujícím ustanovením:

Oceněný „Seznam prací, dodávek a materiálu“ bude vždy zahrnovat vedlejší rozpočtové náklady (VRN) a to rozpuštěné do položek stanovených dle pokynů Objednatele. I nadále platí, že stanovené náklady, jako podklad pro fakturaci i určení celkových nákladu stavby VRN, tj. veškeré činnosti a požadavky související s vybudováním, provozem a likvidací zařízení staveniště, ztížené výrobní podmínky související s umístěním stavby provozními nebo dopravními omezeními, včetně:

- režijních nákladů Zhotovitele,
- práva a náklady na přístupové cesty, použité pozemky, zařízení staveniště a jejich uvedení do původního stavu mimo opatření zajišťovaných investorem,
- náklady na veškerá pojištění,
- zkoušky, testy, vzorky požadované zadávací dokumentací včetně TKP,
- poplatky, cla,
- potřebné energie,
- dopravní opatření a značení vzniklá činností Zhotovitele mimo opatření zajišťovaných investorem,
- správní poplatky na likvidaci odpadů,
- jakékoli ostatní náklady vyplývající ze zadávacích podmínek.

Ustanovení VTP č. 4.1.8 se ruší a nahrazuje následujícím ustanovením:

Samostatnou položkou mimo oceněný „Seznam prací, dodávek a materiálu“ jednotlivých SO a PS budou ostatní rozpočtové náklady spojené s plněním povinnosti dodavatele oceněné samostatně v rámci nabídky Zhotovitele.

Konec dokumentu