**Technické zadání**

**Akce: Rekonstrukce tramvajové tratě na ulici Nováčkova, Dačického, Dukelská třída, úsek Nováčkova 8 – Dukelská třída 14**

****

*Stávající stav:*

Dvoukolejný cca 700 m dlouhý traťový úsek situovaný převážně v ose komunikace s jízdními pruhy po stranách, je ve své délce vedený jak v přímé, tak i v obloucích. Osová vzdálenost kolejí je 3 metry, v obloucích rozšířená o hodnotu odpovídající bezkoliznímu míjení tramvají pro dané poloměry. Tramvajový svršek sestává ze žlábkových kolejnic typu NT 1a NT 3, které jsou pomocí svěrek ŽS3 a podkladnic R4pl upevněny na dřevěných pražcích. Zákryt tratě tvoří ŽB zádlažbové panely typu A, B, C doplněné v rozšíření oblouků o živičný zákryt. V úseku se nachází zastávka ED Náměstí Republiky (bez bezbariérové úpravy) situovaná s výstupem do předjízdného pruhu a pro každou kolej šest odvodňovačů. Dále se zde nachází jeden přechod pro chodce vyznačený mj. vodorovným dopravním značením přes celý profil komunikace (tzn. i přes tramvajový pás), vyobrazený ve standardním provedení (tj. pouze bílé pruhy).

Kolejnice jsou provozem výškově i bočně opotřebeny, ani u paty kolejnic nedosahují patřičné rozměry, jsou znehodnoceny vlnkami, nacházejí se na nich vytlučené svary a na mnoha místech dosahuje rozchod kolejí hraničních hodnot. Část zádlažbových panelů je již vyspravena tlakovou živicí, části se rozpadá povrch a je obnažena ocelová výztuž. Většina „B“ panelů se nachází v nesprávné poloze – vystupuje nad úroveň temene kolejnice nebo je propadená. Geometrie koleje je deformovaná. Trať je ve stavu, kdy je nutná její úprava až pod stávající pražce.

*Požadavek:*

Odstranění zákrytu tramvajového tělesa, kolejového roštu a vrstvy štěrku kolejového lože na nezbytně nutnou výšku podkladních vrstev pro zřízení tramvajového svršku s antivibrační rohoží a novým trativodem. V úseku zbudovat kolej z kolejnic profilu NT 3 (v obloucích NT 1) na čtyřdrážkových DZP panelech s uchycením kolejnic, tak aby bylo zamezeno bočnímu posunu kolejí. Boky kolejnic vyplnit pryžovými bokovnicemi, nový zákryt tratě provést z vrstev asfaltobetonu. Vlastní kolejový svršek-kolejnice a panely s podsypem-bude v rozsahu celé stavby uložený v samostatném koridoru, ohraničeném betonovými L profily. Celý prostor mezi profily a podkladními vrstvami bude opatřen antivibrační rohoží z pryžového granulátu s polyuretanovým pojivem. Zřídit 10 příčných kolejnicových propojení přes celý traťový profil, koleje tramvajové tratě zřídit jako celosvařované, svařené el. obloukem. Směrové a výškové vyrovnání kolejí s řádným napojením na stávající stav. Výškové navázání upravené nivelety do přilehlých jízdních pruhů IAD provést odfrézováním živice (AB) na tloušťku 50 mm v šířce pásu stanoveném správcem komunikace (předběžně 0,5m), poté vyspravit živicí (asfaltovým betonem). Spáru mezi starou a novou živicí a mezi kolejnicemi a živicí opatřit živičnou zálivkou. Odvodnění kolejí napojit přes sběrné šachty v původní poloze na odvodňovací systém (případně na nově vybudovanou kanalizaci), celkově dbát na řádné obnovení odvodnění tratě a přilehlých jízdních pruhů. Zhotovitel zajistí obnovu zničeného vodorovného dopravního značení a přechodů pro chodce. Vodorovné dopravní značení bude v místech přechodů pro chodce doplněno dle ČSN o nápis POZOR TRAM.

Odvoz a výkup vytěžených kolejnic z opravovaného úseku zajistí na výzvu zhotovitele stavebních prací společnost, která je smluvním partnerem DPMB, a.s (konkrétní údaje o ní budou sděleny zhotoviteli při předání staveniště k zahájení prací).

Vlastní opravné práce na dvojkolejné trati budou probíhat v koordinaci s rekonstrukcí vodovodu a kanalizace BVK, a.s. a za provozu předem dohodnutého s dopravním odborem DPMB, a.s.. Případné zjednokolejnění bude provedeno pomocí výhybek a světelné signalizace a bude součástí dodávky.

Dodavatel stavební projektové dokumentace si zajistí potřebné geodetické zaměření pro účely projekčních prací.

**Správa tratí ED doporučuje**, ve stísněných podmínkách uvedené lokality, ponechat osovou vzdálenost kolejí 3m (v obloucích rozšířenou o požadovanou hodnotu pro míjení tramvají). V případě požadavku na rozšíření osové vzdálenosti bude nutné přimknout trať jednostranně k chodníku a vést jeden směr IAD po tramvajovém pásu. Zastávku MHD doporučujeme řešit po vzoru ulic Merhautova či Lesnická.

***Před započetím příprav projektové dokumentace výše uvedené stavby požadujeme svolat jednání útvarů DPMB, a.s. dotčených plánovanými stavebními pracemi (výrobní výbor).***

***V Brně 21.1.2022***

***Za středisko Tratě ED: p. Vít Maruš***

***Bc. Václav Richter, MBA***