Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

„Modernizace a elektrizace trati Sedlnice – Štramberk“

Datum vydání: 6. 2. 2024

Obsah

[SEZNAM ZKRATEK 2](#_Toc158135239)

[1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA 3](#_Toc158135240)

[1.1 Předmět zadání 3](#_Toc158135241)

[1.2 Hlavní cíle stavby 3](#_Toc158135242)

[1.3 Umístění stavby 3](#_Toc158135243)

[1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení) 3](#_Toc158135244)

[2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ 5](#_Toc158135245)

[2.1 Podklady a dokumentace 5](#_Toc158135246)

[2.2 Související podklady a dokumentace 5](#_Toc158135247)

[3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY 5](#_Toc158135248)

[4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ 5](#_Toc158135249)

[4.1 Všeobecně 5](#_Toc158135250)

[4.2 Dopravní technologie 6](#_Toc158135251)

[4.3 Organizace výstavby 6](#_Toc158135252)

[4.4 Zabezpečovací zařízení 6](#_Toc158135253)

[4.5 Sdělovací zařízení 8](#_Toc158135254)

[4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení 9](#_Toc158135255)

[4.7 Železniční svršek a spodek 10](#_Toc158135256)

[4.8 Nástupiště 11](#_Toc158135257)

[4.9 Železniční přejezdy 11](#_Toc158135258)

[4.10 Mosty, propustky, zdi 12](#_Toc158135259)

[4.11 Ostatní objekty 13](#_Toc158135260)

[4.12 Pozemní stavební objekty 13](#_Toc158135261)

[4.13 Geodetická dokumentace 14](#_Toc158135262)

[4.14 Životní prostředí 14](#_Toc158135263)

[5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY 14](#_Toc158135264)

[6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY 15](#_Toc158135265)

[7. PŘÍLOHY 15](#_Toc158135266)

SEZNAM ZKRATEK

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

|  |  |
| --- | --- |
| DD | Doprovodná dokumentace |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA
   1. Předmět zadání
      1. Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu a Doprovodné dokumentace „Modernizace a elektrizace trati Sedlnice – Štramberk“ podle Pravidel pro postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu (dále jen „Pravidla“).
      2. Dokumentace ve stupni ZP bude členěna podle Pravidel včetně všech stanovených příloh. Přílohy budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P2 směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen „SŽ SM011“). Dokumentace ZP bude zpracována ve vizuálním stylu a jednotné struktuře SŽ, šablona dokumentace je ke stažení na Portálu modernizace dráhy na webových stránkách: <https://modernizace.spravazeleznic.cz/nastroje/sablonyzameruprojektu>. Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání ZP na Centrální komisi MD.
      3. Zpracování ekonomického hodnocení bude provedeno podle platné rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a SŽ.
      4. Součástí plnění je i zpracování Doprovodné dokumentace (DD). Požadavky na provedení a rozsah Doprovodné dokumentace jsou uvedeny v kapitole 5.
      5. Součástí plnění je i zajištění a doplnění potřebných podkladů, (nad rámec podkladů uvedených v čl. 2.) a mapových podkladů, nezbytných ke zpracování ZP.
      6. Jako samostatná část plnění mimo vlastní ZP bude zpracován a odevzdán projekt pro podrobný inženýrsko-geologický průzkum v rozsahu dle předpisu S4.
   2. Hlavní cíle stavby
      1. Stavba je v souladu se schválenou Studií proveditelnosti tratí Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice (dále jen „SP“), zajistí elektrizaci úseku Sedlnice (včetně) – Štramberk (včetně) systémem 25 kV, 50 Hz. Rekonstrukcí železničního svršku a spodku převážně ve stávající stopě dojde ke zvýšení traťové rychlosti. V dotčených dopravnách a zastávkách bude zajištěn bezbariérový přístup pro cestující. Délky staničních kolejí dopraven a jejich počty budou navrženy pro nákladní vlaky délky do 550 metrů a v souladu s pokynem SŽ SM083/MP1 Metodický pokyn pro stanovování největších povolených délek vlaků a povolování postrkové služby.
   3. Umístění stavby
      1. Stavba bude probíhat na trati 306A Studénka – Veřovice; stavebně km 6,595 (ŽST Sedlnice) až km 20,125 (ŽST Štramberk). Trať je mimo síť TEN-T.

Kraj: Moravskoslezský

Okres : Nový Jičín

* 1. Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)
     1. Správcem trati/mostu/budovy/ŽST je OŘ Ostrava.

Údaje o trati

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Traťový úsek | 2171 | 2171 | 2171 | 2171 |
| Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. | regionální | regionální | regionální | regionální |
| Kategorie dráhy podle TSI INF | P6/F4 | P6/F4 | P6/F4 | P6/F4 |
| Součást sítě TEN-T | NE | NE | NE | NE |
| Číslo trati podle Prohlášení o dráze | 787 00 | 787 00 | 787 00 | 787 00 |
| Číslo trati podle nákresného jízdního řádu | 306 | 306 | 306 | 306 |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu | 325 | 325 | 325 | 325 |
| Číslo traťového a definičního úseku | 2171C1 | 217106 | 2171D1 | 217108 |
| Traťová třída zatížení | C3 | C3 | C3 | C3 |
| Maximální traťová rychlost | 80 km/h | 80 km/h | 80 km/h | 80 km/h |
| Trakční soustava | nezávislá | nezávislá | nezávislá | nezávislá |
| Počet traťových kolejí | 1 | 1 | 1 | 1 |

Údaje o trati

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Traťový úsek | 2171 | 2171 | 2171 | 2171 |
| Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. | regionální | regionální | regionální | regionální |
| Kategorie dráhy podle TSI INF | P6/F4 | P6/F4 | P6/F4 | P6/F4 |
| Součást sítě TEN-T | NE | NE | NE | NE |
| Číslo trati podle Prohlášení o dráze | 787 00 | 787 00 | 787 00 | 787 00 |
| Číslo trati podle nákresného jízdního řádu | 306 | 306 | 306 | 306 |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu | 325 | 325 | 325 | 325 |
| Číslo traťového a definičního úseku | 2171E1  2171EA  2171EB | 217110 | 2171F1 | 217112 |
| Traťová třída zatížení | C3 | C3 | C3 | C3 |
| Maximální traťová rychlost | 80 km/h | 80 km/h | 80 km/h | 80 km/h |
| Trakční soustava | nezávislá | nezávislá | nezávislá | nezávislá |
| Počet traťových kolejí | 1 | 1 | 1 | 1 |

Údaje o trati

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Traťový úsek | 2171 | 2171 |
| Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. | regionální | regionální |
| Kategorie dráhy podle TSI INF | P6/F4 | P6/F4 |
| Součást sítě TEN-T | NE | NE |
| Číslo trati podle Prohlášení o dráze | 787 00 | 787 00 |
| Číslo trati podle nákresného jízdního řádu | 306 | 306 |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu | 325 | 325 |
| Číslo traťového a definičního úseku | 2171G1  2171GA  2171GB | 217114 |
| Traťová třída zatížení | C3 | C3 |
| Maximální traťová rychlost | 80 km/h | 80 km/h |
| Trakční soustava | nezávislá | nezávislá |
| Počet traťových kolejí | 1 | 1 |

* + 1. Údaje k objektům ve správě Správy pozemních staveb (SPS) OŘ Ostrava:

Údaje k objektu

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Hlavní inventární číslo | Označení | Zastavěná plocha [m2] | Obestavěný prostor [m3] | Katastrální území | Parcelní číslo |
| IC7000035182 | Sedlnice – přístřešek pro cestující | 10 | 27 | Sedlnice | 1137/1 |
| IC7000039134 | Sedlnice – technologická budova | 181 | 869 | Sedlnice | 1137/13 |
| IC5000231379 | Skotnice – čekárna | 23 | 73 | Skotnice | 1060/2 |
| IC6000405756 | Skotnice – technologický domek v km 10,176 | 6 | 21 | Skotnice | 162 |
| IC6000405755 | Skotnice – technologický domek v km 9,514 | 6 | 21 | Skotnice | 1061/1 |
| IC5000231262 | Příbor – strážní domek č.388 | 206 | 1745 | Příbor | 40 |
| IC6000405758 | Příbor – technologický domek v km 11,020 | 6 | 21 | Příbor | 3286 |
| IC6000405759 | Příbor – technologický domek v km 11,621 | 6 | 21 | Příbor | 3241/1 |
| IC6000405760 | Příbor – technologický domek v km 12,308 | 6 | 21 | Příbor | 3287/136 |
| IC6000405761 | Příbor – technologický domek v km 12,864 | 6 | 21 | Příbor | 3287/136 |
| IC6000405762 | Příbor – technologický domek v km 13,050 | 6 | 21 | Příbor | 3287/136 3287/8 |
| IC5000231280 | Příbor – trafostanice, | 64 | 262 | Příbor | 3287/134 |
| IC6000385082 | Příbor – veřejné WC + náhradní zdroj | 74 | 234 | Příbor | 3287/133 |
| IC6000385037 | Příbor – výpravní budova, | 555 | 3609 | Příbor | 298 |
| IC6000385079 | Kopřivnice-nákl.nádr. - výpravní budova | 587 | 7448 | Drnholec nad Lubinou | 272/1 |
| IC7000046824 | Kopřivnice nákl.n. - objekt trafostanice | 36 | 134 | Drnholec nad Lubinou | 572 |
| IC6000395604 | Kopřivnice os.n.- přístřešek na ostrovním nástupišti | 9,5 | 33 | Kopřivnice | 3455/1 |
| IC6000395609 | Kopřivnice os.n.- přístřešek na 1.nástupišti | 18,7 | 66 | Kopřivnice | 3455/1 |
| IC5000231696 | Kopřivnice os.n.- zastřešení výstupů z podchodu | 216 | 681 | Kopřivnice | 3455/1 |
| IC6000385080 | Kopřivnice os.n. - výpravní budova | 1260 | 8806 | Kopřivnice | 1937/1 |
| IC7000057590 | Štramberk – technologický domek v km 19,159 | 9 | 23 | Kopřivnice | 3454/6 |
| IC5000231277 | Štramberk – trafostanice | 32 | 166 | Kopřivnice | 2550/4 |
| IC6000385038 | Štramberk – výpravní budova, | 626 | 2422 | Štramberk | 1652 |

* + 1. Přístřešek pro cestující na zastávce Kopřivnice je v majetku města Kopřivnice.

1. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ
   1. Podklady a dokumentace
      1. Studie proveditelnosti tratí Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice, zpracovatel SUDOP BRNO, spol. s r.o., 11/2015.
      2. Aktualizace „Studie proveditelnosti tratí Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice“, zpracovatel SUDOP BRNO, spol. s r.o., 8/2018.
   2. Související podklady a dokumentace
      1. Schvalovací protokol SP SŽ 50092/2016-SŽDC-O26 ze dne 22. 11. 2016.
      2. Schvalovací protokol MD 207/2015-910-IZD/13 ze dne 10. 10. 2015.
      3. Dostupné geodetické a mapové podklady ve vlastnictví SŽG Olomouc budou poskytnuty na vyžádání.
      4. Veškeré další potřebné podklady, zejména pasportní dokumentace, archivní dokumentace, informace o majetkových poměrech apod. si zajistí zhotovitel na požádání u OŘ Ostrava.
      5. Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“.
2. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY
   * 1. Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací, a to i cizích investorů.
     2. Předmětná stavba je technicky a technologicky závislá na stavbách konverze napájecích soustav trakčních vedení a je podmíněna návazností na tyto stavby.
     3. Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
3. Zřízení dobíjecí stanice BEMU v žst. Štramberk (SŽ, zadání ZP)
4. Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov (SŽ, ZP v připomínkovém řízení)
5. Revitalizace a elektrizace traťových úseků Frýdek Místek (mimo) – Frenštát pod Radhoštěm město/Ostravice
6. Rekonstrukce ŽST Veřovice a ŽST Hostašovice
7. Kopřivnice ON – rekonstrukce výpravní budovy (SŽ, ZP, zpracovávána DUSP)
8. Příbor, VN249, PB č.56-TR NJ\_MOSN, KZL (ČEZ Distribuce, a.s., projektant: Ing. Jiří Horák (E: elprojekt@seznam.cz, T: 608 207 187)
9. Příbor, p. č. 1590/2, DTS, VNK, NNk, (ČEZ Distribuce, a.s., projektant: Josef Petřek (E: [slotikova@pelmont-nj.cz](mailto:slotikova@pelmont-nj.cz), T: 556 720 963)
10. Příbor, nádražní budova (SŽ, ZP)
11. Plán společných zařízení – komplexní pozemkové úpravy v k.ú. Prchalov (Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad pro Moravskoslezský kraj)
12. Konverze na 25 kV, 50 Hz v úseku Hranice na Moravě – Polanka nad Odrou
13. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ
    1. Všeobecně
       1. Dokumentace bude zpracována dle schválené Studie proveditelnosti, varianty 325-1.
       2. V celém dokumentu VTP/ZP/08/23 se odkazy na „směrnici MD č. V-2/2012 [42]“ nahrazuji odkazem na „Pravidla [42]“. Odkaz [42] v článku 7.2 Platné obecně závazné právní předpisy, zákony a vyhlášky ČR ve VTP/DOKUMENTACE/06/23 se nahrazuje následujícím zněním: „[42] Pravidla pro postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, čj.: MD-41709/2023-910/2, Prosinec 2023“.
       3. Součástí díla je stanovení rozsahu negativních vlivů trakční soustavy 25 kV AC na infrastrukturu v řešené oblasti a jejím blízkém okolí a návrh opatření pro eliminaci těchto vlivů.
       4. Rekonstrukce železniční infrastruktury bude navržena s ohledem na splnění požadavků implementace ETCS (užitečná délka kolejí, dělení kolejových úseků, ochranné dráhy atd.).
       5. Zhotovitel zpracuje vazbu na Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty (JZP ŽDC). Stavové informace (logy), doplňková data a záznamy zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a DDTS budou ukládána v Jednotném záznamovém prostředí železniční dopravní cesty do vybraných užitných úložných oblastí (UÚO). Při návrhu vazby na JZP ŽDC bude postupováno dle dokumentu „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“ viz příloha č. 7.1.2 těchto ZTP. Popis vazby na JZP ŽDC bude popsán v samostatné kapitole ZP.
    2. Dopravní technologie
       1. Dopravní technologie bude zpracovaná dle čl. 2.4 přílohy P2 směrnice SŽ SM011 Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace.
       2. Výchozím podkladem pro návrh dopravní technologie bude SP, část D. Dopravně-technologické řešení. Vzhledem k datu zpracování SP budou osloveni objednavatelé dopravy a na základě jejich stanovisek aktualizován rozsah dopravy.
       3. Oblast pro zpracování dopravní technologie bude vymezena minimálně v úseku Studénka (včetně) – Veřovice (včetně)/Mošnov, Ostrava Airport (včetně).
       4. Výhledový rozsah osobní dopravy bude sestaven zhotovitelem na základě vyjádření objednatelů veřejné drážní osobní dopravy a odsouhlasen Správou železnic GŘ O6. Výhledový rozsah nákladní dopravy poskytne Správa železnic GŘ O6 na základě žádosti zhotovitele.
       5. Bude zpracován čtyřhodinový fragment výhledového nákresného jízdního řádu cílového stavu pro úsek Studénka – Veřovice/Mošnov, Ostrava Airport se znázorněnou dopravní špičkou s postupným přechodem do dopravního sedla.
       6. V rámci dopravní technologie budou doloženy vypočtené ukazatele kapacity traťových kolejí cílového stavu pro úsek Studénka – Veřovice/Mošnov, Ostrava Airport, a to v souladu se směrnicí SŽDC SM124.
       7. Dopravní technologie bude zpracována pro více časových horizontů, pokud takový požadavek vyplyne z výrobních porad.
    3. Organizace výstavby
       1. Zhotovitel zpracuje rámcový návrh postupů výstavby za účelem zpracování ekonomického hodnocení a stanovení investičních nákladů.
    4. Zabezpečovací zařízení
       1. **Popis stávajícího stavu** 
          1. V ŽST Štramberk na trati Štramberk – Kopřivnice byly v roce 2021 nahrazeny kolejové obvody počítači náprav.
          2. ŽST Sedlnice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie ESA 11 s EIP, se světelnými návěstidly a elektrickými přestavníky a VNPN. Pro zjišťování volnosti jsou použity kolejové obvody KOA-1 s přenosem kódu VZ (v obvodu Sedlnice – Bartošovice a obvodu Triangl) a počítače náprav AZF (v obvodu Sedlnice předjízdné koleje). SZZ je ovládáno z JOP ŽST Studénka, lze ho ovládat i z místního JOP v ŽST Sedlnice nebo desky nouzových obsluh.
          3. Mezi stanicemi Sedlnice a Mošnov, Ostrava Airport jsou jízdy vlaků zabezpečeny ITZZ typu AB-ESA-08, bez oddílového návěstidla. Volnost oddílu je kontrolována kolejovým obvodem KOA-1. V traťovém úseku je přejezd P8427 v km 0,227 kategorie PZM2U – uzamykatelné zábrany.
          4. Mezistaniční úsek Sedlnice – Příbor je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, automatickým hradlem AH-88A bez oddílových návěstidel. Pro zjišťování volnosti jsou použity počítače náprav.
          5. V mezistaničním úseku Sedlnice – Příbor se nachází 6 zabezpečených přejezdů:

* Přejezd P7477 v km 9,514 je zabezpečen PZS 3SNI typu PZS-RE s počítači náprav typu AZF a kontrolou PZS v DK ŽST Sedlnice.
* Přejezd P7478 v km 10,176 je zabezpečen PZS 3ZBI typu PZS-RE s počítači náprav typu AZF a kontrolou PZS v DK ŽST Sedlnice.
* Přejezdy P7479 v km 10,777 a P7480 v km 11,020 jsou zabezpečeny PZS 3SBI typu PZS-RE s počítači náprav typu AZF a kontrolou PZS v DK ŽST Sedlnice.
* Přejezdy P7481 v km 11,621 a P7482 v km 12,308 jsou zabezpečeny PZS 3ZBI typu PZS-RE s počítači náprav typu AZF a kontrolou PZS v DK ŽST Příbor a Kopřivnice nákladové nádraží.
  + - 1. ŽST Příbor je zabezpečena reléovým zabezpečovacím zařízení 3. kategorie typu AŽD 71, se světelnými návěstidly a elektrickými přestavníky. Pro kontrolu volnosti jsou použity kolejové obvody KO4300. SZZ je obsluhováno dálkově výpravčím ŽST Kopřivnice n.n. z JOP typu Remote nebo ze zjednodušené desky nouzových obsluh, která je umístěna na kolejové desce RZZ ŽST Kopřivnice n.n. Obsluha je rovněž možná místně z DK ŽST Příbor.
      2. V ŽST Příbor se nachází 3 zabezpečené přejezdy:
* Ve stanici na lichém zhlaví jsou v km 12,864 a v km 13,050 dva úrovňové přejezdy P7483 a P7484 zabezpečené PZS 3ZBI typu PZZ-RE s kolejovými obvody KO 2182, počítači náprav typu AZF a kontrolou PZS v DK ŽST Příbor a Kopřivnice nákladové nádraží.
* Na sudém zhlaví je v km 14,011 úrovňový přejezd P7485 zabezpečený PZS 3SBI typu AŽD 71 s kolejovými obvody KO 2182 a kontrolou PZS v DK ŽST Příbor a Kopřivnice nákladové nádraží.
  + - 1. V úseku Příbor – Kopřivnice nákladové nádraží je zabezpečovací zařízení 3. kategorie tytu UAB-74 bez oddílových návěstidel. Volnost mezistaničního úseku je kontrolována počítači náprav typu ASC 2000.
      2. V mezistaničním úseku Příbor – Kopřivnice se nachází 1 zabezpečený přejezd:
* V mezistaničním úseku se v km 14,262 nachází přejezd P7486 zabezpečen PZS 3SBI typu AŽD-71 s kolejovými obvody KO 2182 a kontrolou PZS v DK ŽST Příbor a Kopřivnice nákladové nádraží.
  + - 1. ŽST Kopřivnice nákladové nádraží je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie s číslicovou volbou typu AŽD 71, se světelnými návěstidly a elektrickými přestavníky. Pro zjišťování volnosti jsou použity kolejové obvody typu 4300. RZZ je ovládáno z ovládacího pultu v DK. V ŽST Kopřivnice n.n. je aktivováno JOP REMOTE 98, z nějž jsou ovládány ŽST Příbor, ŽST Kopřivnice osobní nádraží a jízdy po staniční koleji č. 1 v ŽST Kopřivnice n.n.
      2. Mezi ŽST Kopřivnice n.n. a ŽST Kopřivnice jsou jízdy vlaků zabezpečeny zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu UAB-74 bez oddílových návěstidel. Pro zjišťování volnosti jsou použity kolejové obvody KO4300.
      3. V mezistaničním úseku Kopřivnice nákladové nádraží – Kopřivnice se nachází 1 zabezpečený přejezd:
* V mezistaničním úseku se v km 16,854 nachází přechod pro pěší P7487 zabezpečen pouze výstražnými kříži (A32a).
  + - 1. ŽST Kopřivnice je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AŽD 71. Pro zjišťování volnosti jsou použity kolejové obvody KO4300. SZZ je dálkové ovládáno z JOP Remote 98 nebo desky nouzových obsluh v ŽST Kopřivnice n.n., případně místně z ovládacího pultu RZZ.
      2. V ŽST Kopřivnice se nachází 3 zabezpečené přejezdy:
* Ve stanici na lichém zhlaví je v km 17,474 úrovňový přejezd P7488 zabezpečený PZS 3SBI typu AŽD 71 s kolejovými obvody KO 4300 a kontrolou PZS v DK ŽST Kopřivnice a Kopřivnice nákladové nádraží.
* Na sudém zhlaví jsou v km 17,977 a v km 18,178 dva úrovňové přejezdy P7489 a P7490 zabezpečené PZS 3SBI typu AŽD 71 s kolejovými obvody KO 4300 a PN, kontrolou PZS v DK ŽST Kopřivnice a Kopřivnice nákladové nádraží
  + - 1. Mezistaniční úsek Kopřivnice – Štramberk je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie UAB-74 bez oddílových návěstidel. Pro zjišťování volnosti jsou využity a počítače náprav ASC 2000.
      2. V mezistaničním úseku Kopřivnice – Štramberk se nachází 1 zabezpečený přejezd:
* V mezistaničním úseku se v km 18,628 nachází přejezd P7491 zabezpečen PZS 3SBI typu AŽD-71 s kolejovými obvody PN a kontrolou PZS v DK ŽST Štramberk.
  + - 1. ŽST Štramberk je vybavena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu SSSR, se světelnými návěstidly a elektrickými přestavníky. Pro zjišťování volnosti jsou použity počítače náprav typu ACS 2000.
      2. V ŽST Štramberk se nachází 3 zabezpečené přejezdy:
* Ve stanici na lichém zhlaví je v km 19,174 úrovňový přejezd P7492 zabezpečený PZS 3ZNI typu SSSR s dvoupásovými kolejovými obvody KO PN a kontrolou PZS v DK ŽST Štramberk
* Na sudém zhlaví je v km 20,126 úrovňový přejezd P7493 zabezpečený pouze výstražnými kříži (A32a) a na vlečkové koleji v km 0,793 je úrovňový přejezd zabezpečený PZS 3ZNI typu SSSR s kolejovými obvody PN a kontrolou PZS v DK ŽST Štramberk.
  + - 1. V mezistaničním úseku Štramberk – Veřovice není zřízeno traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním.
    1. **Požadavky na nový stav** 
       1. V traťovém úseku ŽST Sedlnice (včetně) – ŽST Štramberk (včetně) bude navrženo řešení kompletního příslušného zabezpečovacího zařízení včetně ETCS L2 s benefity, které zahrne zabezpečení dotčených ŽST, traťových úseků a přejezdů ve smyslu ve smyslu SŽ TSI CCS/MP1 Zásady pro projektování traťové části ERTMS pro tratě s výhradním provozem ETCS.
       2. Pro všechna nová zabezpečovací zařízení bude navržena diagnostika s přenosem diagnostických dat do stanoveného místa soustředěné údržby. Diagnostika musí vycházet z koncepce TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z.
       3. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků budou navrženy počítače náprav, vyhovující TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238–3, které budou rozmístěny optimalizovaně ve vazbě na zpracovanou dopravní technologii.
       4. Nově navrhovaná zabezpečovací zařízení budou navržena pro dálkové ovládání z RDP Ostrava-Kunčice včetně nezbytných úprav a doplnění pracoviště dispečera železniční dopravní cesty.
       5. V RDP Ostrava-Kunčice bude zřízeno nebo upraveno RBC pro celý řešený úsek. Mezi nově navrhovanými i stávajícími RBC bude zřízen handover. Součástí stavby budou automatické vstupy do oblasti ETCS z jednotlivých přípojných tratí.
       6. Pokud bude na RDP uvažováno s cvičným sálem, je nutno zároveň uvažovat s upgrade SW tohoto cvičného sálu.
       7. Vlaky budou prováženy pod plným dohledem systému ETCS, jízdní doby budou stanoveny s ohledem na brzdné křivky dle platných ERA Tools.
       8. Bude zajištěna oboustranná komunikace SZZ a RBC.
       9. Součástí zabezpečovacího zařízení bude zřízena funkce VNPN.
       10. Součástí bude řešení problematiky napájení nových zabezpečovacích zařízení.
       11. Veškerá kabelizace bude navržena v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE včetně posouzení ostatních inženýrských sítí z hlediska vlivu uvažované střídavé trakční soustavy 25 kV.
       12. Přejezdy, které nebudou zrušeny (bližší informace viz čl. 4.9.2), budou zabezpečeny světelným zabezpečovacím zařízením kategorie dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení.
       13. Specifikace návrhu staničního a traťového zabezpečení jednotlivých dopraven, staničních a mezistaničních úseků je uveden ve SP, část A. Studie Beskydy TZ 112015 PZ, kapitola 3.6 Zabezpečovací zařízení.
       14. Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů i napojení na stávající/nové úseky bude nutné vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné a dočasné stavy zabezpečovacích zařízení.
  1. Sdělovací zařízení
     1. **Popis stávajícího stavu** 
        1. Stávající stav je popsán v SP, část A. Studie Beskydy TZ 112015 PZ, kapitola 3.7 Sdělovací zařízení.
        2. Součástí díla je podrobné zmapování stavu sdělovacích zařízení a jejich možného ovlivnění trakční soustavou 25 kV AC.
        3. V brzké době dojde k rekonstrukcím pozemních objektů v ŽST Příbor a v ŽST Kopřivnice, v rámci kterých dojde i k úpravám sdělovacího zařízení. Výchozí stav tak bude jiný, než je popsán v SP, nutno s touto změnou počítat.
     2. **Požadavky na nový stav** 
        1. V traťovém úseku ŽST Sedlnice (včetně) – ŽST Štramberk (včetně) bude navržena místní optická a metalická kabelizace k jednotlivým prvkům umístěným v kolejišti, rozvaděčům EOV a osvětlení. V traťovém úseku Sedlnice – Štramberk – Veřovice bude navržen traťový metalický kabel 15XN, tři HDPE trubky, dálkový optický kabel (DOK) 72 vl. a traťový optický kabel (TOK) 48 vl.. Optická kabelizace bude navržena v souladu s TS 1/2022-SZ Optické kabely a jejich příslušenství v přenosové síti státní organizace Správa železnic. Metalické kabely budou navrženy v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. traťový kabel a místní kabely musí být navrženy s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE.
        2. Technologické prostory budou chráněny poplachových zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS) s bezkontaktní čtečkou karet služebních průkazů, detekce vzniku požáru bude zajištěna ASHS, EPS popř. opticko-kouřovými detektory zapojenými do PZTS. Navržený systém PZTS musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE v platném znění.
        3. Navržen bude systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS) v souladu s TS 2/2008-ZSE v platném znění. Diagnostické informace všech sdělovací zařízení a ostatních technologií (např. EOV, osvětlení a další) budou zapojeny do DDTS.
        4. Bude navržen přenosový systém IP/MPLS technologické datové sítě a samostatný přenosový systém IP/MPLS GSM-R. Součástí stavby bude přepojení stávajícího telekomunikačního provozu na nové optické kabely a přenosové zařízení.
        5. Bude navržen vizuální informační systému a hodinové zařízení v souladu se Směrnicí č.118 a Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace a rozhlasové zařízení v IP provedení s hlášením dle jízdy vlaku. Rozhlasové zařízení musí umožnit kontrolu provedeného hlášení a poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE v platném znění.
        6. Pro sledování hran nástupiště bude navržen kamerový systém s kompresním algoritmem H.265. Navržený kamerový systém musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky technologických systémů dle TS 2/2008-ZSE.
        7. Bude navržen samostatný bezpečnostní kamerový systém oddělený od kamerového systému pro řízení dopravy.
        8. Veškerá nově navrhovaná sdělovací zařízení budou navržena pro dálkové ovládání z RDP Ostrava-Kunčice. Součástí dokumentace bude návrh doplnění příslušného dispečerského sálu a pracoviště dispečera železniční dopravní cesty odpovídajícím sdělovacím zařízením.
        9. Bude posouzeno případné doplnění BTS GSM-R v úseku Sedlnice – Příbor.
        10. Bude proveden návrh doplnění stávající centrální části MSC na CDP Praha a CDP Přerov.
        11. V rámci uvedené stavby bude v úseku Příbor – Veřovice navržena digitální rádiová síť GSM-R s pokrytím předmětných traťových úseků rádiovým signálem s úrovní a kvalitou dle požadavků specifikace EIRENE a parametrů KPI QoS dle ERTMS/GSM-R O-2475 Quality of Service Test Specification a SubSetu093.
        12. Počet BTS bude vycházet z rádiového plánování v souladu s hodnotami podle čl. 4.2.6 Směrnice SŽDC č. 35, kterou se stanovují technické specifikace vlakových rádiových zařízení a zásady pro jejich přípravu a realizaci na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu (v platném znění), tedy stanoven v dokumentaci pro územní řízení stavby pro vykrytí tratě signálovou úrovní dle UIC FRS verze 8.0.0. a SRS verze 16.0.0 :

- pro tratě s ETCS úroveň 2 a rychlost do 220 km/hod., tj. 95 % tratí signálovou úrovní -95 dBm ve 100 m intervalech.

- pro oblast určenou pro režim posunu v železničních stanicích je požadováno 99 % vykrytí min. signálovou úrovní -102 dBm, včetně vytipování lokalit ŽST.

* 1. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení
     1. **Popis stávajícího stavu** 
        1. Délka úseku Sedlnice – Štramberk je cca 15 km
        2. Současné trakční vedení mezi Studénkou a Sedlnicemi je v sestavě 150Cu + 120Cu + jedno zesilovací lano 120Cu.
        3. Úsek Studénka – Sedlnice – Mošnov je v současné době napájen LDSž 22kV a je v současnosti kompletně realizován v rozsahu staveb „Rekonstrukce a zkapacitnění trati Studénka – Mošnov“ a „Letiště Leoše Janáčka Ostrava, kolejové napojení“.
        4. Železniční stanice v úseku Sedlnice – Štramberk (Sedlnice, Příbor, Kopřivnice n.n., Kopřivnice os.n., Štramberk) jsou napájeny el. přípojkami z distribuční soustavy ČEZ a.s. Pro napájení zabezpečovacího zařízení je realizován rozvod 6kV.
     2. **Požadavky na nový stav** 
        1. Dokumentace prověří, zda jsou ve všech případech k dispozici dostatečně dimenzované přípojky NN základní a náhradní napájecí sítě technologií zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Pokud bude pro napájení těchto technologií nutno upravit nebo doplnit napájení (např. zřídit UPS), bude toto součástí stavby. V případě že bude nutné technologie sdělovacího zařízení, zabezpečovacího zařízení a silnoproudé zařízení přemístit bude prověřen vnitřní uzemnění v technologických místnostech i dimenze přívodních kabelů.
        2. Návrh nového trakčního vedení bude v celém úseku navržen již na trakční soustavu 25 kV, AC. Návrh bude koordinován se stavbou konverze.
        3. Budou provedeny energetické výpočty napájení trakčního vedení.
        4. Dle rozsahu návrhu úprav trakčního vedení bude navržena úprava a doplnění DOÚO včetně jeho začlenění do systému DŘT.
        5. Dopravní technologií stanovené výhybky v jednotlivých dopravnách se vybaví elektrickým ohřevem výhybek, přes jednotlivé rozvaděče, resp. skupiny rozvaděčů REOV, umístěných v kolejišti. Rozvaděče REOV budou vybaveny řídícími jednotkami. Systém EOV bude zapojen do systému dálkového ovládání a diagnostiky dle TS 2/2008-ZSE.
        6. V celém úseku bude v jednotlivých železničních stanicích, dopravnách a zastávkách proveden návrh nového venkovního osvětlení nástupišť a přístupových komunikací pro cestující a osvětlení kolejiště dle ČSN EN 12 464-2 a předpisu SŽ E11 na základě zpracování Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽ E11. Ovládání osvětlení bude navrženo se zapojením do systému dálkového dohledu a diagnostiky dle TS 2/2008-ZSE. Toto bude předmětem části sdělovacího zařízení.
        7. Nově bude upraveno (nově provedeno) osvětlení ve výpravních budovách a nově zakomponováno jeho ovládání do systému dálkového dohledu a diagnostiky.
        8. Komplexně bude řešeno napájení netrakčních odběrů. V celém realizovaném úseku se navrhne nová LDSž 22 kV. Kabel 22 kV bude převážně zavěšen na TV, v železničních stanicích v závislosti na místních podmínkách bude uložen v zemi.
        9. Pro stanovení dimenzování a napájení magistrálního rozvodu VN 22 kV LDSž v rámci této dokumentace budou sledovány výsledky a doporučení energetických výpočtů, které budou zpracovány v rámci této stavby.
        10. Napájení technologie v DK bude navrženo ze záskokové sítě.
        11. V železničních stanicích bude vybudován nový kabelový rozvod, který bude vyhovovat nové konfiguraci stanice a umístěným zařízením.
        12. Zvláštní důraz je nutno věnovat návrhu ochrany před úrazem elektrickým proudem u vnitřních elektroinstalací a návrhu vnitřního uzemnění technologických systémů vč. připojení na vnější uzemnění objektu.
        13. Pro řízení a snímání stavu nových technologických zařízení a PETZ v celém z pracoviště ED bude navržena v příslušném rozsahu nová technologie zařízení DŘT, která bude kompatibilní se stávajícím a v navazujících stavbách navrhovaném systémem v oblasti působnosti OŘ SEE.
        14. Při projektování stavebních úprav technologických objektů nebo kiosků, je nutné počítat s elektroinstalací (vč. zásuvek, osvětlení, VZT, klimatizace, temperování apod.), hromosvodem, pracovním a ochranným uzemněním
        15. Pro zabezpečení základního napájení zejména BTS, případně jiných zabezpečovacích a sdělovacích zařízení, bude nutno zajistit a navrhnout přípojku NN a to buď z lokální distribuční soustavy železnice (LDSŽ) nebo z nadřazené distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a.s., včetně návrhu zařízení nového odběrového místa. Návrh napájení BTS (RE) musí splňovat podmínky ČSN 37 6605 ed.2.
        16. V blízkosti technologie BTS bude navržen rozvaděč NN ( v pilíři, nástěnný a.p.) s měřením odběru el. energie, vybavený přívodkou pro mobilní dieselagregát a s přepínačem pro přepínání sítí. Z tohoto rozvaděče bude napojena BTS .
        17. V místě BTS budou navrženy samostatné uzemňovací sítě pro uzemnění anténního stožáru – ochrana proti blesku a uzemnění technologie BTS a napájecí soustavy – pracovní uzemnění.
  2. Železniční svršek a spodek
     1. **Popis stávajícího stavu** 
        1. Svršek – celkový technický stav železničního svršku odpovídá stáří a opotřebení vzhledem k jeho dopravnímu zatížení. Kolejnice jsou ojeté, značný počet pražců je klasifikován jako nutný k výměně, může se objevovat snížená držebnost upevňovadel.
        2. Spodek – železniční spodek obecně nevykazuje výrazné deformace nebo problémy s únosností, což je ovšem dáno i nízkými traťovými rychlostmi v rozmezí 60-80 km/h.
        3. V úseku Kopřivnice-Štramberk evidujeme v km 18,050 – 18,150 problematický úsek z hlediska žel. spodku způsobený vysokou hladinou HPV.
     2. **Požadavky na nový stav** 
        1. Součástí díla je zpracování projektu IGP viz bod 1.1.6. V rámci zpracování ZP bude mimo jiné provedena pochůzka v rozsahu stavby za účasti správce a GŘ, zaměřená na zmapování problematických míst (např. km 18,050 – 18,150) žel. spodku a svršku a určení rozsahu a možností stavebních prací. Záznam z pochůzky bude doložen v dokladové části.
        2. V rámci zřizování TV zde musí být vyřešeno odvodnění a příp. sanace železničního spodku.
        3. Rozsah rekonstrukce železničního svršku a spodku bude stanoven na základě provedené analýzy současného stavu. Bude respektována SP, část v části A Studie Beskydy TZ 112015 PZ, kapitola 3.1 Kolejové úpravy a komunikace bod II. Technický stav jednotlivých částí infrastruktury, dle schválené varianty 325-1.
  3. Nástupiště
     1. **Popis stávajícího stavu** 
        1. Nástupiště v zastávce Sedlnice leží v km 6,298 – 6,468 u koleje č. 1. Je zde zřízené vnější úrovňové nástupiště o délce 170 m, s nástupní hranou ve výšce 550 mm od TK. Hrana nástupiště je tvořena prefabrikáty SUDOP T + desky K 230, povrch je tvořen dlažbou.
        2. Ve stanici ŽST Sedlnice předjízdné kol. se nachází jedno jednostranné úrovňové nástupiště v km 7,343 – 7,547 o délce 204 m, s hranou Tischer ve výšce 200 mm od TK z drťového povrchu.
        3. Nástupiště v zastávce Skotnice leží v km 9,968 - 10,068 mezi stanicemi Sedlnice – Příbor. Zastávka je trvale neobsazená. Nachází se v ní vnější úrovňové nástupiště se zděným přístřeškem a s nástupní hranou ve výšce 300 mm od TK, které však není bezbariérově přístupné. Hrana nástupiště je tvořena ze SUDOP T + desky K150, povrch nástupiště je tvořen z betonových prefabrikátů.
        4. V ŽST Příbor se nachází dvě úrovňové nástupiště:

Nástupiště č. 1, o délce 185 m, leží v km 13,130 – 13,315. Jedná se o vnější nástupiště s výškou hrany 200 mm od TK (typ Tischer) s povrchem ze živičného koberce.

Nástupiště č. 2, o délce 160 m, leží v km 13,160 – 13,264. Jedná se o jednostranné nástupiště s výškou hrany 300 mm od TK (typ Tischer). Povrch nástupiště je tvořen kombinací Tischer + SUDOP T + desky K150 + zámková dlažba.

Příchod k vlakům je zajištěn zhruba uprostřed staniční budovy úrovňovým přechodem.

* + - 1. Ve stanici ŽST Kopřivnice nákl. nádr. se nenachází žádné nástupiště.
      2. Zastávka Kopřivnice leží v km 16,751 – 16,851 mezi stanicemi Kopřivnice – Kopřivnice nákladové nádraží. Zastávka je trvale neobsazená. Nachází se v ní vnější úrovňové nástupiště s přístřeškem a pevnou nástupní hranou o délce 100 metrů, SUDOP T + desky K150 s výškou hrany 300 mm od TK, jenž je bezbariérově přístupné.
      3. Ve stanici ŽST Kopřivnice jsou dvě mimoúrovňová nástupiště:

Nástupiště č. 1 leží v km 17,615 – 17,765. Jedná se o vnější nástupiště, délky 150 m, nástupní hrana SUDOP T + desky K230, výšky 300 mm od TK, s povrchem z betonových prefabrikátů.

Nástupiště č. 2 leží v km 17,615 – 17,760. Jedná se o ostrovní nástupiště, délky 145 m, nástupní hrana SUDOP T + desky K230, výšky 300 mm od TK, s povrchem z litého betonu.

Příchod k vlakům je na první nástupiště zajištěn z vestibulu staniční budovy nebo chodníkem z místní komunikace, na druhé nástupiště pak podchodem.

* + - 1. Ve stanici ŽST Štramberk jsou dvě úrovňová nástupiště:

Nástupiště č. 1 leží v km 19,611 – 19,676 u koleje č. 5. Jedná se o vnější nástupiště, délky 65 m, nástupní hrana SUDOP T + desky K230, výšky 380 mm od TK, s povrchem z betonových prefabrikátů.

Nástupiště č. 2 leží v km 19,589 – 19,702. Jedná se o jednostranné nástupiště, délky 113 m, nástupní hrana SUDOP T + desky K230, výšky 250 mm od TK, s povrchem z betonových prefabrikátů.

* + - 1. Celkem se nachází v předmětném úseku 10 nástupišť.
    1. **Požadavky na nový stav** 
       1. Dle SP, část v části A Studie Beskydy TZ 112015 PZ, kapitola 3.1 Kolejové úpravy a komunikace bod II. Technický stav jednotlivých částí infrastruktury. Navrhují se jednotně nástupiště z L prefabrikátů dle vzorových listů železničního spodku. Výška všech nástupištních hran je navržena 550 mm nad temenem kolejnice. Všechna nástupiště musí splňovat požadavky přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.
  1. Železniční přejezdy
     1. **Popis stávajícího stavu** 
        1. Na předmětném úseku se nachází celkem 18 přejezdů včetně jednoho přejezdu v Sedlnickém trianglu a jednoho přejezdu v těsné blízkosti ŽST Štramberk.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ČÍSLO PŘEJEZDU | KILOMETRÁŽ | TÚDÚ |
| P8427 | km 0,227 | 2171CE |
| P7477 | km 9,514 | 217106 |
| P7478 | km 10,176 | 217106 |
| P7479 | km 10,777 | 217106 |
| P7480 | km 11,020 | 217106 |
| P7481 | km 11,621 | 217106 |
| P7482 | km 12,308 | 217106 |
| P7483 | km 12,864 | 217106 |
| P7484 | km 13,050 | 217106 |
| P7485 | km 14,011 | 217108 |
| P7486 | km 14,262 | 217108 |
| P7487 | km 16,854 | 217110 |
| P7488 | km 17,474 | 217110 |
| P7489 | km 17,977 | 217112 |
| P7490 | km 18,178 | 217112 |
| P7491 | km 18,628 | 217112 |
| P7492 | km 19,174 | 217112 |
| P7493 | km 20,126 | 217114 |

* + 1. **Požadavky na nový stav** 
       1. Dle SM86 bude prověřena možnost zrušení přejezdů na řešeném úseku.
       2. Ke všem přejezdům navrženým na zrušení bude svoláno jednání s místně příslušnou samosprávou.
       3. Přejezdy, které nebude možné zrušit, budou předmětem rekonstrukce.
       4. Součástí díla jsou veškeré návrhy nových pozemních komunikací a mimoúrovňových křížení vzešlých z původních návrhů dle SP, část A.2.3, kapitola 5.6 a i z dalších projednání.
  1. Mosty, propustky, zdi
     1. **Popis stávajícího stavu** 
        1. Na předmětných úsecích se nachází celkem 8 mostů a 29 propustků, 2 z mostů (km 17,381 a 17,500) jsou vlastnictvím cizího subjektu.
        2. TÚ 2171 (od km 6,595 do km 20,125)

Mosty

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Km | Název | Hodnocení |
| 12,491 | inundační otvor | 1 / 1 |
| 14,167 | přes potok Kopřivničku | 1 / 1 |
| 14,76 | nový za Příborem | 1 / 1 |
| 14,957 | přes polní cestu | 1 / 1 |
| 17,381 | starý podchod Tatry Kopřivnice | 2 / 2 |
| 17,381 | starý podchod Tatry Kopřivnice | 2 / 2 |
| 17,5 | nový podchod Tatry | 1 / 1 |
| 17,679 | podchod v ŽST Kopřivnice | 1 / 1 |
| 18,53 | ocelovka u hřbitova | 1 / 1 |

Propustky

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Km | Název | Hodnocení |
| 8,01 | bez názvu | 2 |
| 8,629 | bez názvu | 2 |
| 8,923 | bez názvu | 3 |
| 9,068 | bez názvu | 2 |
| 9,571 | dvoutrubák před Skotnicí | 2 |
| 10,172 | Skotnice přejezd | 2 |
| 10,182 | Skotnice přejezd | 99 |
| 10,267 | bez názvu | 2 |
| 10,782 | bez názvu | 2 |
| 10,987 | dvoutrubák u přejezdu | 2 |
| 11,168 | u kapličky | 2 |
| 11,545 | bez názvu | 2 |
| 11,64 | bez názvu | 99 |
| 11,657 | bez názvu | 2 |
| 13,746 | dvoutrubák v Příboře | 2 |
| 16,264 | bez názvu | 2 |
| 17,596 | bez názvu | 99 |
| 18,166 | bez názvu | 99 |
| 18,183 | bez názvu | 99 |
| 18,265 | bez názvu | 99 |
| 18,418 | bez názvu | 99 |
| 18,706 | bez názvu | 2 |
| 18,786 | bez názvu | 2 |
| 18,808 | bez názvu | 1 |
| 18,93 | bez názvu | 1 |
| 19,023 | bez názvu | 1 |
| 19,071 | bez názvu | 1 |
| 19,854 | bez názvu | 99 |
| 19,944 | klenba ve Štramberku | 3 |

* + 1. **Požadavky na nový stav** 
       1. Pro potřeby Záměru projektu bude, dle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů (čj. 11728/2021-SŽ-GŘ-O13, ze dne 4. března 2021), konstatováno, zda jsou mostní objekty přechodné pro traťovou třídu zatížení D4/120 a D2/160 a u všech bude stanovena zatížitelnost dle kategorie „A“. V dalším stupni bude provedeno stanovení zatížitelnosti podle výše uvedeného předpisu min. v kategorii „C“. Vlastní návrh nového stavebně-technického řešení mostních objektů bude proveden dle platných norem a předpisů.
       2. Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2 ed. 2 do 4. třídy tratí.
       3. Návrh způsobu převedení kabelových tras v blízkosti mostních objektů bude kladně odsouhlaseno Správou mostů a tunelů OŘ.
       4. Další požadavky na zpracování mostních objektů jsou uvedeny ve VTP/ZP.
  1. Ostatní objekty
     1. Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření a podobně.
  2. Pozemní stavební objekty
     1. Popis stávajícího stavu
        1. V řešeném traťovém úseku se především nachází následující pozemní stavební objekty ve správě SŽ viz níže:
        2. žel. zastávka Sedlnice – ocelový zastávkový přístřešek s dřevěnou výplní, IC7000035182; zděná jednopodlažní technologická budova IC7000039134
        3. ŽST Příbor – zděná třípodlažní výpravní budova, 2 bytové jednotky, IC6000385037
        4. ŽST Kopřivnice nákladové n.– dvoupodlažní výpravní budova, IC6000385079
        5. ŽST Kopřivnice osobní n. – jednopodlažní výpravní budova, IC6000385080
        6. Kopřivnice zastávka – zděný zastávkový přístřešek
        7. ŽST Štramberk – částečně dvoupodlažní výpravní budova, 2 bytové jednotky, IC6000385038
        8. žel. zastávka Skotnice – zděný zastávkový přístřešek, IC6000385038
     2. Požadavky na nový stav
        1. Předmětem záměru projektu je zhodnocení stavu stávajících přístřešků pro cestující, případně návrh přístřešků nových, v souladu s požadavky směrnice SŽ SM009.
        2. Součástí záměru projektu je návrh nutných stavebních úprav stávajících pozemních objektů, nebo návrh nových technologických objektů, za účelem umístění technologických zařízení. Komplexní stavební zásahy do výpravních budov se nepředpokládají. Zadavatel upozorňuje na nutnost koordinace navržených stavebních zásahů do výpravních budov s probíhajícími investičními akcemi „Příbor, nádražní budova“ a „Kopřivnice ON - rekonstrukce výpravní budovy“.
        3. V případě potřeby umístění nových technologií do stávajících výpravních budov je nutné respektovat Koncepci při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, resp. umístění provést minimálně na základě zhodnocení dle PRRON, posouzení stavebně technického stavu, funkčního využití a obsazenosti, včetně zvážení možných variantních řešení.
        4. Zhotovitel je v rámci zhotovení díla povinen si vyžádat bezpečnostní kategorii pozemních objektů, která je součástí projektových prací (u O30 nebo u příslušné stavební správy). Zhotovitel zapracuje v ZP požadavek na zpracování Bezpečnostního projektu projekčního včetně ocenění pro objekty spadající do bezpečnostní kategorie I až III.
        5. Zhotovitel ve spolupráci s Objednatelem (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, identifikuje bezpečnostní zóny a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocení v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 - Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.
        6. Zhotovitel při návrhu bude klást důraz na optimalizaci a hospodárnost provozu s ohledem na dopad na životní prostředí – bude uvažováno využití „nových“ technologií a obnovitelných zdrojů energie (např. tepelná čerpadla, rekuperace, střešní FVE, odolné bezúdržbové pláště budov, předokenní rolety či žaluzie). Při návrhu těchto opatření bude prokázána efektivita, hospodárnost a účelnost vynaložených prostředků.
        7. Doprava v klidu (parkování motorové a nemotorové dopravy) bude v ZP navržena v souladu s koncepcí MD Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, bude respektován pokyn k návrhu parkovacích míst (SŽ PO-11/2020-GŘ Pokyn generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R) a doložen výpočet potřebného počtu parkovacích stání pro osobní automobily, stejně tak i pro nemotorovou cyklistickou dopravu dle předmětného pokynu pro každou stavbou dotčenou lokalitu (stanici / zastávku), s uvedením příslušného výhledového počtu cestujících.
        8. Zhotovitel v Záměru projektu stanoví, na základě vyhlášky č. 460/2021 Sb., předběžnou kategorii stavby (0, I, II nebo III), a s ohledem na platné právní předpisy a normativní podmínky, stanoví a popíše požadavky pro zajištění požární bezpečnosti stavby (budou podrobněji zpracovány v následujících stupních dokumentace) a tyto zohlední v ZP, především ve vztahu k vhodnému umístění navrhovaných objektů vůči stávajícím objektům a technologiím (požárně nebezpečný prostor atp.).
        9. Do výpravních budov užívaných i cestující veřejností bude navrženo dálkové odemykání a zamykání s kamerovým dohledem a s napojením na pult centralizované ochrany.
  3. Geodetická dokumentace
     1. Objednatel prostřednictvím SŽG dodá stávající geodetické a mapové podklady z dokumentace SŽG. Jde o tyto podklady:
        1. UŽM z roku 2019
        2. Projekty PPK dle následující tabulky:



* + 1. Součástí plnění je i zajištění mapových podkladů, nezbytných k návrhu technického řešení.
    2. Z hlediska stanovení nákladů na zhotovení dalších stupňů dokumentace zhotovitel ověří možnost využití geodetických podkladů u správce dat (SŽG Olomouc) – zejména existenci a rozsah stávajícího bodového pole a mapových a geodetických podkladů v daném úseku a jejich použitelnost pro stavbu.
  1. Životní prostředí
     1. Tato kapitola bude zpracována v obecné rovině dle bodů 4.1.15 a 4.3 VTP/ZP/8/23.
     2. Upozorňujeme na výskyt azbestu ve výpravních budovách ŽST Příbor a ŽST Štramberk. Záměr zasahuje do záplavového území Q100 a územím QAkt. potoku Kopřivnička a tvoří hranici se záplavovým územím Q100 a územím QAkt. řeky Lubina. Dále zasahuje do těžených dobývacích prostor (zemní plyn), výhradních ložisek a chráněných ložiskových území zemního plynu a černého uhlí a chráněného území pro zvláštní zásahy do zemské kůry – podzemního zásobníku plynu. V blízkosti záměru je evidována stará ekologická zátěž „Tatra, a.s. Kopřivnice“, „Skládka KBV“ a „ČEZ Distribuce, a.s. Příbor“.
     3. Na základě Inspekční zprávy č. 502474\_15 (SGS Czech Republic, s.r.o., 19.7.2022) zpracované pro výpravní budou Příbor byla přítomnost azbestu zjištěna na následujících místech:
* 1.NP, průchod stěnou mezi místnostmi Rozvodna NN a 0P02 (azbestocementová roura jako krytka průchodu kabelů stěnou)
* sedlové části střechy budovy (azbestocementové čtvercové šablony tzv. eternit jako střešní krytina)
* 3.NP, půdní prostor napravo od schodiště (azbestocementové čtvercové šablony tzv. eternit volně ložené)
* Potrubí pravděpodobně prochází celou budovou od 1.PP až po 3.NP. Vizuálně potvrzeno pouze v 1.PP – sklep a 3.NP - půdní prostor nalevo od schodiště (azbestocementové potrubí odvětrání kanalizačních stoupaček)
* 1.NP, místnosti 0P01 a 0P02 (deskové materiály v konstrukci akumulačních kamen)
* plochá střecha nad hlavním schodištěm (azbestocementové roury jako ukončení komínových průduchů)
* 1.NP, podzemní průchod elektro kabelů stěnou mezi místností Rozvodna NN a kolejištěm (azbestocementové roury jako krytky průchodu kabelů do kolejiště)
* ploché střechy budovy – na technické části s čekárnou a nad hlavním schodištěm (asfaltové pásy v původní skladbě střešních plášťů
  + 1. V lokalitě ŽST Příbor je azbest dále přítomný v následujících objektech:
* strážní domek č. 388 (azbestocementové roura jako komínový nástavec)
* trafostanice (asfaltové pásy v původní skladbě střešního pláště)
* veřejné WC + náhradní zdroj (azbestocementové roury jako odvětrání kanalizačních stupaček)
  + 1. Na základě Inspekční zprávy č. 502474\_18 (SGS Czech Republic, s.r.o., 16.8.2022) zpracované pro výpravní budovu Štramberk byla přítomnost azbestu zjištěna na následujících místech:
* 1.PP, místnost 002 – sklep (azbestocementová spojovací armatura mezi litinovými rourami kanalizačního potrubí)
* střešní plášť plochých střech (asfaltové pásy v původní skladbě střešního pláště)
* 1.PP, místnost 005 – sklep (plochá těsnění v přírubách tlakových potrubí tzv. Klingerit)
  + 1. Výše uvedené skutečnosti je nutno zohlednit v případě, že stavba zasáhne do příslušných částí objektů.
    2. Obě citované zprávy jsou k dispozici na oddělení životního prostředí odboru provozuschopnosti (O15/3) a na vyžádání je poskytneme k dalšímu využití.
    3. V žkm cca 18,760 – 19,120 vlevo s tratí sousedí ochranné pásmo podzemního vodního zdroje „Kopřivnice Šutyra sběrná jímka“.

1. SPECIFICKÉ POŽADAVKY
   * 1. Zpracování vstupů pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektu bude zhotovitel řešit od začátku zpracování ZP a bude průběžně konzultováno s příslušnými složkami Správy železnic.
     2. Trvalé umístění stavby na pozemcích jiných vlastníků je možné pouze po odsouhlasení Objednatelem.
     3. Ekonomické hodnocení v ZP bude zpracováno podle platné metodiky.
     4. V rámci ZP zpracovatel určí nutné průzkumy a posudky, vydefinuje jejich rozsah a předpokládané náklady na jejich zpracování zahrne do CIN stavby. Realizace v ZP uvedených průzkumů bude podmínkou pro zpracování následujícího stupně Dokumentace.
     5. **Rozsah a členění Doprovodné dokumentace**
        1. Doprovodná dokumentace vypracovaná ve fázi ZP bude minimálně zpracována v rozsahu čl. 2.4 přílohy P2 směrnice SŽ SM011.
        2. Objednatel požaduje zpracovat první dílčí plnění obsahující Doprovodnou dokumentaci k projednání. První dílčí plnění bude zároveň obsahovat vyčíslení investičních nákladů podle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměru projektu a koncept ekonomického hodnocení.
        3. Doprovodná dokumentace bude dále obsahovat:
2. Výkres širších vztahů, situační výkresy dopraven 1:1000 dle čl. 2.5 přílohy P2 směrnice SŽ SM011.
3. Stručný popis stavebních postupů včetně stanovení rozsahu nákladní odklonové vozby a NAD.
4. Graf dynamického průběhu rychlosti a tabulka oblouků s přepočtem GPK.
5. Pohledy na všechny fasády objektu včetně barevného a materiálového řešení.
6. Stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody k možnému vlivu záměru na soustavu NATURA 2000 a vyjádření příslušného úřadu z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, dle čl. 2.7 Přílohy P2 směrnice SŽ SM011.
7. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY
   * 1. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
     2. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým vnitřním dokumentům a předpisům a typové dokumentaci na webových stránkách:

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

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

Správa železnic, státní organizace

Centrum techniky a diagnostiky

Odbor servisních služeb, OHČ

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

nebo e-mail: typdok@tudc.cz

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

Ceníky: https://typdok.tudc.cz/

1. PŘÍLOHY
   * 1. Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC, v. 1.00 – 07/2022