

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

**„Modernizace traťového úseku Ústí nad
Orlicí - Choceň“**

Datum vydání: 23. 5. 2019

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1 Předmět zadání	3
1.2 Hlavní cíle stavby.....	3
1.3 Umístění stavby.....	3
1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)	3
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	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	5
4.1 Všeobecně	5
4.2 Dopravní technologie	5
4.3 Organizace výstavby	5
4.4 Zabezpečovací zařízení.....	5
4.5 Sdělovací zařízení	6
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	7
4.7 Železniční svršek a spodek	7
4.8 Železniční přejezdy	8
4.9 Mosty, propustky, zdi.....	8
4.10 Železniční tunely	8
4.11 Ostatní objekty.....	9
4.12 Pozemní stavební objekty	9
4.13 Geodetická dokumentace	9
4.14 Životní prostředí	9
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	10
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	11

SEZNAM ZKRATEK

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

DD	Doprovodná dokumentace
DÚ	Definiční úsek

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je zpracování **Záměru projektu (ZP)** a **Doprovodné dokumentace (DD)** stavby „**Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň**“ (dále jen „Stavba“) ve variantě M+B schválené Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo).
- 1.1.2 Vypracování Záměru projektu a Doprovodné dokumentace bude v souladu se Směrnicí MD V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění, včetně příloh (dále „Směrnice MD V2-/2012“) a zadávací dokumentací. Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání Záměru projektu na Centrální komisi MD.
- 1.1.3 Zpracování hodnocení ekonomické efektivity podle platné rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a SŽDC, přičemž bude respektován článek 5.2 Směrnice MD č. V-2/2012, v platném znění, vydané MD.
- 1.1.4 Součástí zakázky bude geodetické zaměření a podrobný geotechnický průzkum v rozsahu podle kapitoly 5.
- 1.1.5 Součástí zakázky je dále zajištění nezbytných podkladů pro zpracování předmětu zadání.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Hlavním cílem stavby je zlepšení technického stavu a parametrů tratě, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících, zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy zkrácením jízdních a přepravních dob a zajištěním dostatečné kapacity trati.

1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Stavba se nachází mezi Ústím nad Orlicí a Chocní, kraj Pardubický, okres Ústí nad Orlicí s dotčeným katastrálním územím: Brandýs nad Orlicí, Dobrá Voda u Orlického Podhůří, Gerhartice, Hemže, Hrádek u Jehněd, Choceň, Jehněd, Kerhartice nad Orlicí, Mostek nad Orlicí, Oucmanice, Sudislav nad Orlicí, Ústí nad Orlicí, Zářecká Lhota. Místo stavby je součástí TÚ 1501 Česká Třebová – Praha Masarykovo n.. V km 257,827 stavba navazuje na realizovanou stavbu „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ a v km 270,387 (stávajícího staničení) naváže na realizovanou stavbu „Průjezd železničním uzlem Choceň“.

1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

1.4.1

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P3 / F1
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	540 00 Česká Třebová – Kolín
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	501A Česká Třebová – Praha-Libeň
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	010 Česká Třebová – Kolín
Číslo traťového a definičního úseku	TÚ 1501 Česká Třebová – Praha Masarykovo n.

	DÚ 06 Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí DÚ 07 ŽST Brandýs nad Orlicí DÚ 08 Brandýs nad Orlicí – Choceň
Trafová třída zatížení	D4 (22,5 t / 8 t)
Maximální traťová rychlost	160 km/h (na 2/3 úseku 80-85 km/h)
Trakční soustava	3kV ss
Počet traťových kolejí	Stávající 2, nově 4
Správce	OŘ Hradec Králové

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závažné podklady pro zpracování

- 2.1.1 Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo)
Zhotovitel SUDOP PRAHA a.s., středisko 205 – koncepce dopravy, Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov
Zpracovaná 9/2018, schválena centrální komisí MD s výběrem varianty M+B s mimoúrovňovými zaústěními nové trati 15.1.2019
- 2.1.2 Schvalovací protokol č.j. 6862/2019-SŽDC-GŘ-O26, ze dne 11.2.2019
- 2.1.3 Posuzovací protokol 56119/2018-SŽDC-GŘ-O26 ze dne 19.11.2018

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať (přípravná dokumentace), po připomínkách 10/2009, zhotovitel SUDOP PRAHA a.s. – neschválenou přípravnou dokumentaci stavby poskytne objednatel SSV vítěznému uchazeči o veřejnou zakázku na zpracování ZP.
- 2.2.2 Dostupné geodetické a mapové podklady poskytne objednatel, prostřednictvím Správy železniční geodézie Praha (SŽG) vítěznému uchazeči o veřejnou zakázku na zpracování ZP.
- 2.2.3 Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa, BC (rozpracovaná dokumentace) dokumentaci stavby poskytne objednatel SSV vítěznému uchazeči o veřejnou zakázku na zpracování ZP

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1 Stavba bude koordinována s navazujícími stavbami, zejména:
Ústí n.O.- Brandýs n. o. – původní stopa, BC" - příprava
„Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) – Choceň“- příprava
Dále bude zajištěna koordinace s dalšími stavbami SŽDC, ČD, cizích investorů na pozemcích SŽDC a ČD a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčeném území.
- 3.2 Samostatně byl zadán celoroční přírodovědný průzkum (od 04/2019) přibližného obvodu uvažované stavby. Termín odevzdání zadavateli je do 31.10.2019, přičemž zpracovatel průzkumu bude spolupracovat se zpracovatelem díla a poskytovat průběžné výsledky pro jejich zohlednění a zapracování.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1. Projednání a připomínkové řízení ZP se bude provádět přiměřeně k rozsahu dokumentace dle příslušných ustanovení VTP/ZP/03/19.
- 4.1.2. Zhotovitel bez souhlasu Objednatele není oprávněn měnit obsah a rozsah dokumentace. Při projednání zpracovávané dokumentace stavby bude postupovat v součinnosti s Objednatelem a dbát jeho pokynů.
- 4.1.3. Dokumentace stavby bude respektovat technické specifikace pro interoperabilitu železničního systému, zejména TSI CCS, TSI ENE, TSI PRM, TSI SRT a TSI INF.
- 4.1.4. Stavba bude navržena ve všech profesích podle Směrnice GR č. 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“.
- 4.1.5. Za výchozí stav stávající trati je uvažován předpokládaný stav po realizaci v současné době projektované komplexní obnovy úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Brandýs nad Orlicí (včetně) ve stávající stopě [tzv. „Blending call“], která je plánována na roky 2020 – 2023. Náplní projektu je kompletní rekonstrukce úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Brandýs nad Orlicí (včetně). Úsek Brandýs nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo) prošel optimalizací v roce 2002. Jednalo se taktéž o komplexní rekonstrukci všech částí infrastruktury.
- 4.1.6. Zaústění tratí do ŽST Ústí nad Orlicí bude dle varianty M+B čtyřkolejné, nová trať bude zaústěna v poloze stávající trati a koleje stávající trati budou přeloženy vně trati nové. Přeložená kolej č. 1 stávající trati bude křížit novou trať mimoúrovňově.
- 4.1.7. Zaústění tratí do ŽST Choceň bude dle varianty M+B tříkolejné. Nová trať bude zaústěna dvoukolejně v poloze stávající trati. Koleje stávající trati budou přeloženy vně trati nové, přičemž přeložená kolej č. 1 stávající trati se před mostem před ŽST Choceň zapojí do koleje č. 1 nové trati, kolej č. 2 mimoúrovňově překříží novou trať a bude zaústěna do koleje č. 6a ŽST Choceň.
- 4.1.8. Na základě požadavku CK MD bude součástí doprovodné dokumentace prověření možnosti zvýšení traťové rychlosti v nové stopě na rychlost 200 km/h v maximálně možném rozsahu úseku Ústí nad Orlicí - Choceň.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1. Ze schválené Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo) zpracované 9/2018 – varianta M+B s mimoúrovňovými zaústěními nové trati bude převzat rozsah dopravy a výhledový GVD a tento bude odsouhlasen SŽDC O26. Budou osloveni objednatelé veřejné osobní dopravy pro potvrzení rozsahu dopravy. Budou dopočteny jízdní doby a provozní intervaly a ověřena realizovatelnost výhledového GVD (případně navržena opatření k jeho realizovatelnosti nebo jeho úprava). Budou uvedeny parametry typových vlaků.

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1. Bude zpracován rámcový návrh organizace výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.3.2. Bude navržena kumulace prací vyžadující zastavení provozu a délka a počet těchto období bude minimalizována. Postup výstavby bude navrhován také s ohledem na délku bezpečnostní pomalé jízdy.

4.4 Zabezpečovací zařízení

- 4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 Viz schválená aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), SUDOP PRAHA a.s., 9/2018.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 Nový stav – viz schválená Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), ve variantě M+B.
- 4.4.2.2 Zabezpečovací zařízení na nové dvoukolejné trati bude zahrnovat zabezpečení kolejových spojek mezi tunely (odb. Tunely) a zabezpečení traťových úseků Ústí nad Orlicí - odb. Tunely a odb. Tunely – Choceň. Zabezpečovací zařízení odb. Tunely bude uvažováno jako elektronické stavědlo s řídicí částí v ŽST Ústí nad Orlicí. V základním stavu bude ovládáno z CDP Praha. Výstroj nového zabezpečovacího zařízení na trati a odbočky Tunel bude umístěna ve stavědlové ústředně v ŽST Ústí nad Orlicí a stavědlové ústředně odb. Tunel. Zřízení této odbočky předpokládá vybudovat technologický objekt v její blízkosti.
- 4.4.2.3 Zaústění obou tratí pomocí kolejových spojek a zavázání obou traťových zařízení vyžaduje úpravy stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení ESA 44 v ŽST Ústí nad Orlicí a stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11 v ŽST Choceň. Úpravy budou rozsáhlé a není možné je provést na stávajícím zařízení ESA 11. V ŽST Choceň bude vybudováno nové SZZ.
- 4.4.2.4 Nutné je upravit vazbu stávajících autobloků AB 3-88 a ABE-1 v navazujících dopravních ŽST Ústí nad Orlicí a ŽST Choceň.
- 4.4.2.1 V celém úseku bude vybudována traťová část systému ETCS L2 a veškeré zabezpečovací zařízení bude koncipováno pro výhradní provoz vozidel pod dohledem systému ETCS. Dále bude řešena úprava adresných dat ETCS provozované RBC na CDP Praha.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 Viz schválená aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), SUDOP PRAHA a.s., 9/2018.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 Nový stav – viz schválená Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), ve variantě M+B.
- 4.5.2.2 Sdělovací zařízení na nové dvoukolejné trati bude zahrnovat kompletní vybavení potřebným sdělovacím zařízením na odb. Tunely a pokládku DOK včetně přenosového systému v traťových úsecích Ústí nad Orlicí - odb. Tunely a odb. Tunely – Choceň.
- 4.5.2.3 S ohledem na připravovanou konverzi trakční soustavy na 25 kV/50 Hz budou nově navrhované metalické kabely navrhovány stíněné.
- 4.5.2.4 Nový železniční tunel Oucmanice (dvojice jednokolejných tunelů přibližné délky 5,0 km) a dvoukolejný železniční tunel Hemže (dlouhý přibližně 1,2 km) budou vybaveny sdělovacím zařízením potřebným pro zajištění běžného provozu i pro řešení mimořádných událostí.
- 4.5.2.5 S ohledem na skutečnost, že trať je součástí I. TŽK, bude navržen systém GSM-R.
- 4.5.2.6 V rámci projednání přijaté varianty je nutné zajistit požadavky na radiové spojení pro HZS a IZS v tunelech Oucmanice a Hemže.

- 4.5.2.7 Napojení nové a původní trati do ŽST Ústí nad Orlicí a ŽST Choceň vyvolává úpravy sdělovacího zařízení v těchto stanicích, jedná se o místní kabelizaci, telefony, zapojovače včetně jejich konfigurace do sítě a případně EPS.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Viz schválená aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), SUDOP PRAHA a.s., 9/2018.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Nový stav – viz schválená Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), ve variantě M+B, vyjma odlišných požadavků definovaných v této kapitole.
- 4.6.2.2 V rámci nové trati bude navrženo silnoproudé technologické zařízení na nové dvoukolejné trati, které bude zahrnovat nové TS pro napájení technologie v tunelech Oucmanice a Hemže a napájecí systém 22 kV pro technologické zařízení.
- 4.6.2.3 Pro zajištění bezpečnosti v tunelech budou u portálů vybudována energocentra, která budou vybavena nezávislými dieselagregáty, a zajistí napájení v případě výpadku napájecího systému 22 kV. Tato energocentra budou rovněž zajišťovat napájení vzduchotechniky v obou tunelech. Pro napájení systému 22 kV se v obou TNS Kerhartice a Choceň doplní samostatné transformátory 22 kV.
- 4.6.2.4 Bude prověřena možnost napájení trati prioritně doplněním napáječů ve stávajících napájecích stanicích Kerhartice a Choceň oproti technickému návrhu ve schválené Aktualizaci studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo). Na základě porovnání investičních nákladů těchto dvou variant, investor rozhodne o výběru jedné z nich.
- 4.6.2.5 Pro stanovení návrhu dimenzování trakčního vedení budou provedeny energetické výpočty, které budou vycházet z parametrů stávajícího i výhledového rozsahu dopravy dle dopravní technologie. Obsahem energetických výpočtů bude ověření dostatečného instalovaného výkonu na napájecích stanicích Choceň a Kerhartice.
- 4.6.2.6 V rámci nové trati bude navrženo trakční vedení na nové dvoukolejné trati, které bude zahrnovat trakční vedení v tunelech Oucmanice a Hemže, trakční vedení na odb. Tunel a ukolejnění všech vodivých konstrukcí v POTV.
- 4.6.2.7 Napojení nové a původní trati do ŽST Ústí nad Orlicí a ŽST Choceň vyvolává nezbytné úpravy trakčního vedení. Trakční vedení bude vyhovovat pro výhledový přechod na střídavou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz.

4.7 Železniční svršek a spodek

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 Viz schválená aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), SUDOP PRAHA a.s., 9/2018.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Nový stav – viz schválená Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), ve variantě M+B. Na stávající trati budou u mimoúrovňového rozpletu za ŽST Ústí nad Orlicí dodrženy rychlostní profily navržené v akci „Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa, BC“ z důvodu zamezení vzniku rychlostního propadu.

- 4.7.2.2 Bude navržena trať v nové stopě mezi ŽST Ústí n.O. a ŽST Choceň na rychlost 160 km/h s prověřením možnosti zvýšení traťové rychlosti v nové stopě na rychlost 200 km/h.
- 4.7.2.3 Zaústění do ŽST Ústí nad Orlicí a ŽST Choceň nové a stávající trati bude řešeno mimoúrovňově dle schválené varianty
- 4.7.2.4 Všechna zapojení vyžadují s ohledem na předpoklad zachování stávající trati /která se s novou trasou kříží za pražským portálem tunelu Oucmanice/ výškovou úpravu nové trasy oproti variantě M a to zdvih cca o 2 m.
- 4.7.2.5 Za pražskými portály tunelů Oucmanice bude navržena odb. Tunely, která bude sloužit výhradně při výlukové činnosti nebo mimořádných událostech.

4.8 Železniční přejezdy

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 Viz schválená aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), SUDOP PRAHA a.s., 9/2018.

4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 viz schválená Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), ve variantě M+ B vyjma náhrad přejezdů P4886, P4887 a P4888, které nebudou součástí této stavby.
- 4.8.2.2 Dvoukolejný železniční přejezd P4891 v km 270,131 (Choceň, Peliny) bude zrušen a nahrazen objízdou komunikací (úpravou) z jihu od silnice II/315, případně stávající objízdou komunikací křížící železniční trať mimoúrovňově pod mostem přes Tichou Orlici (cca km 270,350).

4.9 Mosty, propustky, zdi

4.9.1 Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1 Viz schválená aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), SUDOP PRAHA a.s., 9/2018.

4.9.2 Požadavky na nový stav

- 4.9.2.1 U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S30135/2015–O13) a prokázána přechodnost traťové třídy D4/120 a D2/160. U stávajících objektů lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A“. U všech mostních objektů bude zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu.
- 4.9.2.2 Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.
- 4.9.2.3 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1. třídy tratí.

4.10 Železniční tunely

4.10.1 Popis stávajícího stavu

- 4.10.1.1 Netýká se

4.10.2 Požadavky na nový stav

- 4.10.2.1 viz schválená Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), ve variantě M+ B.

- 4.10.2.2 V rámci varianty M+B modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň jsou navrženy dva nové železniční tunely, dvoukolejný tunel Hemže délky cca 1160 m a jednokolejné tunely Oucmanice přibližné délky 4973 a 4985 m.

4.11 Ostatní objekty

- 4.11.1 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.

4.12 Pozemní stavební objekty

- 4.12.1 Popis stávajícího stavu

- 4.12.1.1 Viz schválená aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), SUDOP PRAHA a.s., 9/2018.

- 4.12.2 Požadavky na nový stav

- 4.12.2.1 viz schválená Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), ve variantě M+ B.

- 4.12.2.2 Výpravní budova v ŽST Brandýs nad Orlicí nebude stavbou dotčena

4.13 Geodetická dokumentace

- 4.13.1 Železniční bodové pole (ŽBP) a přehled dostupných železničních mapových podkladů (ŽMP) poskytne objednatel, prostřednictvím Správy železniční geodézie Praha (SŽG), vítěznému uchazeči o veřejnou zakázku na zpracování ZP.

- 4.13.2 V případě doměření budou mapové podklady a další jiná doplňující měření vyhotoveny dle Směrnice SŽDC č. 117 a Pokynu GR č. 4/2016, včetně Metodického pokynu SŽDC M20/MP005. Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven Metodickým pokynem SŽDCM20/MP006

- 4.13.3 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 předávána dle dohody s ÚOZI Objednatele).

- 4.13.4 V rámci ZP se prověří stav katastrálních map v dotčené lokalitě a v případě nejasností nebo nepřesností katastrální mapy budou problémy konzultovány s ÚOZI objednatel.

4.14 Životní prostředí

- 4.14.1 Tato část bude zpracována v rozsahu kapitoly 8 Přílohy č. 1 Směrnice MD č. V-2/2012.

- 4.14.2 Budou popsány jednotlivé složky životního prostředí se zaměřením především na následující oblasti:

- 4.14.2.1 Ochrana přírody: lokalizace zvláště chráněných území, významných krajinných prvků, prvků územního systému ekologické stability apod. v řešené oblasti.

- 4.14.2.2 V textu budou zohledněny a zapracovány výsledky samostatně zadaného celoročního přírodovědného průzkumu (2019).

- 4.14.2.3 Na základě Schvalovacího protokolu a návrhu dalšího postupu bude v této fázi zpracováno hodnocení vlivu záměru na EVL Hemže -**

**Mýtkov soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.,
o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.**

**4.14.2.4 Vzhledem k zásahu do přírodního parku Orlice bude provedeno
hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz.**

4.14.2.5 Hluková studie: bude zpracována jak pro nově budovaný koridor, tak pro upravované části stávající trati s odpovídajícími poměry intenzity dopravy. Hluková studie bude zpracována dle Metodického pokynu pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy, č.j.: 50023/2017-SŽDC-GR-O15, ze dne 4.1. 2018. Rozsah protihlukových opatření bude stanoven i pro možnost zvýšení traťové rychlosti v nové stopě na rychlost 200 km/h

4.14.2.6 Odpady: specifikace odpadového hospodářství bude provedena na základě posouzení místních poměrů ve spolupráci se zástupcem správce trati.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1 V doprovodné dokumentaci bude zpracováno technické řešení dle Aktualizované studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), SUDOP PRAHA a.s., 9/2018 ve schválené variantě M+B, mimoúrovňové, které bude zohledňovat požadavky uplatněné pro jednotlivé profese v těchto ZTP.

5.2 Při zpracování zakázky bude postupováno následovně:

po zpracování a projednání technického řešení, včetně prověření možnosti zvýšení traťové rychlosti v nové stopě na rychlost 200 km/h v maximálně možném rozsahu úseku Ústí nad Orlicí – Choceň bude provedeno posouzení vlivů na životní prostředí dle 4.14 a jeho projednání. Následně bude dopracován ZP.

5.3 V nové trase napojení koleje č. 2 stávající trati do ŽST Choceň budou provedeny geodetické zaměření a podrobný geotechnický průzkum cca od km 268,8 po km 270,3 (staničení stávající trati). V nové trase napojení koleje č.1 stávající trati do ŽST Ústí nad Orlicí budou provedeny geodetické zaměření a podrobný geotechnický průzkum.

5.4 V doprovodné dokumentaci bude zpracován rámcový návrh postupu výstavby včetně bilance zemních hmot, její přepravy a uložení (využití) za účelem zpracování EH a stanovení investičních nákladů.

5.5 Doprovodná dokumentace bude obsahovat následující přílohy:

- textová část v rozsahu souhrnné technické zprávy, provozní a dopravní technologii, hodnocení vlivu stavby na životní prostředí, odpadové hospodářství (bilance zemních hmot, dopravy a uložení), zásady zajištění požární ochrany stavby a graf dynamického průběhu rychlostí, vše podle přílohy č. 1 Směrnice GR č. 11/2006. Dále bude obsahovat dokladovou část, jejímž obsahem bude mimo jiné: územně plánovací dokumentace, stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury, projednání povolení výjimek ze zákona staveb v ochranném pásmu, situace stávajících inženýrských sítí ověřené jejich vlastníky a zápisy z místních šetření a jednání. Rovněž bude zpracována geotechnická rešerše a doložena využitelnost vyzískaných zemin v rámci stavby. Součástí doprovodné dokumentace bude i výkresová část v rozsahu: koordinační situace 1:1000 podle přílohy č. 1 Směrnice GR č. 11/2006, v nepřehledných místech 1:500 s vyznačením hranic pozemků a jejich parcelními čísly, výkres požárně nebezpečného prostoru řešené stavby s vyznačením přístupových komunikací a zásahových cest, mapové podklady v oblasti životního prostředí, podélný profil nové trati a obou kolejí stávající trati ve všech mimoúrovňových kříženích a zaústění do ŽST Ústí nad Orlicí a ŽST Choceň, charakteristické příčné řezy, dispoziční výkresy mostních konstrukcí a zdí.
- Pro rozplety mimoúrovňových křížení budou součástí doprovodné dokumentace navíc situace 1:500 s vykreslením tvaru zemního tělesa, podélné profily, vzorové

příčné řezy mimoúrovňových křížení, pohledy na mostní konstrukce v místě křížení a vizualizace, která bude podkladem pro hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz.

Pro řešení náhrady přejezdu P 4891 bude doprovodná dokumentace obsahovat: textovou část, - obsahující popis územních podmínek, návrh technického řešení náhrady přejezdu, popis dopadů náhrady přejezdu na dopravní situaci v území, zhodnocení případných prověřovaných variant včetně doporučení výběru výsledné varianty; výkresovou část v rozsahu situace 1:1000, zákres do územně plánovací dokumentace a zhodnocení souladu s ní, zákres do katastrální mapy s výčtem pozemků a majitelů, doklad o projednání s obcí včetně jejího písemného stanoviska a doklad o projednání s vlastníkem komunikace včetně jeho písemného stanoviska.

- 5.6 Doprovodná dokumentace bude dále obsahovat prověření možnosti zvýšení traťové rychlosti v nové stopě na rychlost 200 km/h v maximálně možném rozsahu úseku Ústí nad Orlicí - Choceň. Budou posouzeny dopady na kapacitu dráhy, dopady na technické řešení jednotlivých částí infrastruktury, vliv na životní prostředí. Dále bude posouzen dopad na výši investičních nákladů.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1 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.
- 6.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení distribuce dokumentace

Nerudova 1

779 00 Olomouc

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

e-mail: typdok@tudc.cz

www: www.tudc.cz nebo www.szdc.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“