Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

„Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov“

Datum vydání: 20. 11. 2019

Obsah

[SEZNAM ZKRATEK 2](#_Toc30569623)

[1. Specifikace předmětu díla 3](#_Toc30569624)

[1.1. Předmět zadání 3](#_Toc30569625)

[1.2. Hlavní cíle stavby 4](#_Toc30569626)

[1.3. Místo stavby 4](#_Toc30569627)

[1.4. Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení) 4](#_Toc30569628)

[2. podklady pro zpracování 5](#_Toc30569629)

[2.1. Závazné podklady pro zpracování 5](#_Toc30569630)

[2.2. Ostatní podklady pro zpracování 5](#_Toc30569631)

[3. Koordinace s jinými stavbami a dokumenty 5](#_Toc30569632)

[4. Požadavky na technické řešení 5](#_Toc30569633)

[4.1. Všeobecně 5](#_Toc30569634)

[4.2. Dopravní technologie 6](#_Toc30569635)

[4.3. Organizace výstavby 6](#_Toc30569636)

[4.4. Zabezpečovací zařízení 6](#_Toc30569637)

[4.5. Sdělovací zařízení 8](#_Toc30569638)

[4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení 8](#_Toc30569639)

[4.7. Ostatní technologická zařízení 10](#_Toc30569640)

[4.8. Železniční svršek a spodek 10](#_Toc30569641)

[4.9. Nástupiště 10](#_Toc30569642)

[4.10. Železniční přejezdy 11](#_Toc30569643)

[4.11. Mosty, propustky, zdi 11](#_Toc30569644)

[4.12. Železniční tunely 12](#_Toc30569645)

[4.13. Ostatní objekty 12](#_Toc30569646)

[4.14. Pozemní stavební objekty 12](#_Toc30569647)

[4.15. Geodetická dokumentace 13](#_Toc30569648)

[4.16. Životní prostředí 13](#_Toc30569649)

[5. Specifické požadavky 13](#_Toc30569650)

[6. Související dokumenty a předpisy 14](#_Toc30569651)

SEZNAM ZKRATEK

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

|  |  |
| --- | --- |
| Zkratka | Zkratka |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

1. Specifikace předmětu díla
   1. Předmět zadání
      1. Předmětem zadání je zpracování **Záměru projektu (dále též „ZP“) včetně zpracování hodnocení ekonomické efektivnosti samostatně pro tuto stavbu a zpracování doprovodné dokumentace (dále též DD)** stavby ***„Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov“.*** Bližší specifikace plnění předmětu díla je uvedena v následujících odstavcích těchto ZTP.
      2. ZP bude zpracován dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. 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. Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.
      3. Předmětem ZP je prověřit stávající kapacitu kolejového napojení Průmyslové zóny Mošnov a s ohledem na plánované investiční záměry na výstavbu a rozvoj kontejnerového terminálu Mošnov navrhnout varianty řešení zvýšení kapacity kolejového napojení. Navržené projektové varianty budou posouzeny z hlediska dopravně-technologického, technického a ekonomického. Současně bude vyhodnocen střet jednotlivých variant se zájmy ochrany přírody (ZCHÚ, NATURA 2000, USES apod.).
      4. Součástí plnění bude zpracování podkladů včetně žádostí o změny územních plánů dotčených obcí.
      5. Rozsah Doprovodné dokumentace je uveden v kapitole 5.1.1 těchto ZTP.
      6. Hodnocení ekonomické efektivnosti bude zpracováno podle platné rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti 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.
      7. Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání Záměru projektu na Centrální komisi Ministerstva dopravy (CK MD).
      8. Zhotovitel zajistí jednání o závěrečném projednání připomínek a Objednatelem přijaté připomínky zapracuje do doprovodné dokumentace. Bez souhlasu Objednatele není oprávněn měnit obsah a rozsah doprovodné dokumentace. Při projednání zpracovávané dokumentace stavby bude postupovat v součinnosti s Objednatelem a dbát jeho pokynů.
      9. Předmětem zakázky je dále projednání doprovodné dokumentace s dotčenými orgány a dotčenými osobami v rozsahu nutném pro její vydání.
      10. Ocenění stavby bude provedeno dle aktuálního sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni SP a ZP (dostupný z www.sfdi.cz). Tabulka propočtů bude součástí přílohy B záměru projektu.
      11. Veškeré potřebné podklady, zejména pasportní dokumentace, archivní dokumentace, informace o přepravních výkonech, informace o majetkových poměrech, mapové podklady apod. si zajistí zhotovitel a jejich pořízení je součástí nákladů zakázky.
      12. Součástí plnění zakázky bude vypracování přepravní prognózy jako podkladu pro zpracování dopravní technologie a ekonomického hodnocení.
   2. Hlavní cíle stavby
      1. Hlavním cílem stavby je zvýšení bezpečnosti provozu, zlepšení možností sestavy GVD regionální a dálkové dopravy, zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy, zvýšení efektivity provozu nákladní železniční dopravy a  zvýšení kapacity dráhy v návaznosti na výstavbu a rozvoj kontejnerového terminálu Mošnov. Terminál má přispět významným způsobem ke snížení ekologické zátěže v ostravsko-karvinské aglomeraci a celém kraji převedením významné části nákladní dopravy ze silniční sítě na železnici. Očekávaný přínos fungování terminálu je podmíněn jeho kapacitním napojením na železniční infrastrukturu.
   3. Místo stavby
      1. Stavba je uvažována na území Moravskoslezského kraje, k.ú. Pustějov, Butovice, Bartošovice a Sedlnice. Místo řešení nové traťové spojky je definováno těmito hranicemi (číslování dle KJŘ):
      2. ŽST Studénka a mezistaniční úsek Studénka – Suchdol nad Odrou trati č. 271 Bohumín – Přerov (cca od km 242,000 do km cca 244,71).
      3. Mezistaniční úsek Studénka – Sedlnice trati č. 325 Studénka – Sedlnice – Mošnov (od km cca 1,586 - do km cca 2,300).
      4. ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice (trať č. 325 Studénka – Sedlnice – Mošnov od km cca 4,366 do km cca 5,375).
      5. ŽST Sedlnice, obvod Sedlnice (trať č. 325 Studénka – Sedlnice – Mošnov od km cca 7,295 do km cca 8,235).
   4. Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)
      1. Trať č. 271

|  |  |
| --- | --- |
| 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 | 780 |
| Číslo trati podle nákresného jízdního řádu | 301b/305 |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu | 271 |
| Číslo traťového a definičního úseku | 189114, 1891I1, 1891IA |
| Traťová třída zatížení | D4 |
| Maximální traťová rychlost | 160 |
| Trakční soustava | stejnosměrná DC 3 kV, výhledově střídavá AC 25 kV,50 Hz |
| Počet traťových kolejí | 2 |

* + 1. Trať č. 325

|  |  |
| --- | --- |
| Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. | Regionální |
| Kategorie dráhy podle TSI INF | P5/F3, P6/F4 |
| Součást sítě TEN-T | NE |
| Číslo trati podle Prohlášení o dráze | 785, 787 |
| Číslo trati podle nákresného jízdního řádu | 306 |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu | 325 |
| Číslo traťového a definičního úseku | 2171, 217102, 2171B1, 217104, 2171CB |
| Traťová třída zatížení | D4, C3 |
| Maximální traťová rychlost | 100 |
| Trakční soustava | stejnosměrná DC 3 kV, výhledově střídavá AC 25 kV/50 Hz |
| Počet traťových kolejí | 1 |

* + 1. Správcem infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Ostrava.

1. podklady pro zpracování
   1. Závazné podklady pro zpracování
      1. Územně technická studie *„Zvýšení kapacity infrastruktury SŽDC v návaznosti na výstavbu a rozvoj kontejnerového terminálu Mošnov“*, datum zpracování 4.2.2019, aktualizovaná 18.10.2019, zpracovatel Dopravní projektování spol. s.r.o. Janáčková 12, 702 00 Ostrava. Uvedený podklad je přílohou těchto ZTP.
   2. Ostatní podklady pro zpracování
      1. Dostupné geodetické a mapové podklady ve vlastnictví SŽG Olomouc budou poskytnuty na vyžádání.
      2. Veškeré další potřebné podklady, zejména pasportní dokumentace, archivní dokumentace, informace o majetkových poměrech apod. si zajistí zhotovitel na požádání u OŘ Ostrava.
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. Údaje ohledně připravovaných investičních záměrů v oblasti Veřejného logistického centra Mošnov jsou uvedeny v územně technické studii *„Zvýšení kapacity infrastruktury SŽDC v návaznosti na výstavbu a rozvoj kontejnerového terminálu Mošnov“*, která je přílohou těchto ZTP.
3. Požadavky na technické řešení
   1. Všeobecně
      1. Předmětná akce řeší především navýšení kapacity dráhy v návaznosti na výstavbu a rozvoj kontejnerového terminálu Mošnov. Terminál má přispět významným způsobem ke snížení ekologické zátěže v ostravsko-karvinské aglomeraci a celém kraji převedením významné části nákladní dopravy ze silniční sítě na železnici. Očekávaný přínos fungování terminálu je podmíněn jeho kapacitním napojením na železniční infrastrukturu.
      2. Rozsah stavby a zásady technického řešení napojení terminálu na železniční infrastrukturu budou vycházet z navržených variant Územně technické studie „Zvýšení kapacity infrastruktury SŽDC v návaznosti na výstavbu a rozvoj kontejnerového terminálu Mošnov“ datum zpracování 4.2.2019, aktualizovan~~á~~ 18.10.2019, zpracovatel Dopravní projektování spol. s.r.o. Janáčková 12, 702 00 Ostrava.
      3. Rekonstrukce železniční infrastruktury bude navržena s ohledem na výhledové splnění požadavků ETCS (užitečná délka kolejí, dělení kolejových úseků, atd.).
   2. Dopravní technologie
      1. V souladu s požadavky Směrnice GŘ č. 11/2006 budou aktualizovány závěry dopravní technologie zpracované v rámci Územně technické studie *„Zvýšení kapacity infrastruktury SŽDC v návaznosti na výstavbu a rozvoj kontejnerového terminálu Mošnov“.* Zhotovitel zároveň zažádá o potvrzení či upřesnění rozsahu osobní a nákladní dopravy.
      2. Další podklady k dopravní technologii si obstará zhotovitel díla na své náklady.
      3. Z hlediska dopravní technologie bude posouzen počet a využití dopravních kolejí s doložením plánu obsazení kolejí pro výhledovou dopravu.
      4. Budou vypočteny jízdní doby, provozní intervaly a ukazatele propustnosti.
      5. Bude řešena technologie místních prací v železniční stanici Sedlnice (všechny obvody).
      6. Pro výhledový rozsah dopravy bude zpracován výhledový GVD, plány obsazení kolejí ve stanici pro období 4h přepravní špičky. Budou uvedeny parametry typových vlaků.
      7. Bude zpracováno personální obsazení.
   3. Organizace výstavby
      1. Bude zpracován rámcový návrh postupů výstavby za účelem zpracování ekonomického hodnocení a stanovení investičních nákladů.
   4. Zabezpečovací zařízení

Popis stávajícího stavu

* + - 1. ŽST Studénka je vybavena SZZ 3. kategorie ESA 11 dálkově obsluhované z JOP DOZ s možností předání na místní ovládání. Přenos kódů vlakového zabezpečovače je zajištěn v dopravních kolejích č. 1.2.3.3a (včetně výhybky č. 14), 4,5,101,102,104,104a. U výhybkových a bezvýhybkových úseků je přenos kódů zajištěn pouze při vlakových cestách po hlavních staničních kolejích se sníženou rychlostí. Výhybky a výkolejky jsou přestavovány ústředně elektrickými přestavníky, kromě ručně přestavovaných výhybek 110, 111, 114, 121, 122, 123 a E3. V mezistaničním úseku Studénka – Suchdol nad Odrou je TZZ 3. kategorie typu ABE – 1 pro obousměrný provoz, přenos kódů vlakového zabezpečovače je v 1. a 2. Traťové koleji v obou směrech. V mezistaničním úseku Studénka – Sedlnice je TZZ 3. kategorie typu ABE – ESA – 08 interní nebo hraniční integrované TZZ typu AB s oddílovým návěstidlem, volnost prostorového oddílu je kontrolována kolejovým obvodem.
      2. SZZ ŽST Sedlnice je 3. kategorie ESA-44 obsluhované dálkové z JOP DOZ v ŽST Studénka. V ŽST Sedlnice je záložní pracoviště ESA-44 a deska nouzových obsluh. Výhybky a výkolejky jsou ovládány ústředně z JOP kromě výhybek č. 8, 201, 301, které jsou vybaveny el. přestavníkem a výkolejky Vk301. Kontrola volnosti kolejových úseků je v obvodu Bartošovice zajišťována kolejovými obvody s přenosem kódu. V obvodu Sedlnice jsou pro kolej č. 1 – 6 od výhybky č. 4 počítače náprav.

Požadavky na nový stav

* + - 1. Rozsah a zásady technického řešení zabezpečovacího zařízení pro napojení terminálu na železnici budou vycházet z navržených variant výše uvedené Územně technické studie.
      2. V ŽST Studénka bude navrženo doplnění hlavních návěstidel (cestových a odjezdových) tak, aby došlo k náhradě zrušených traťových oddílů a nedošlo ke snížení kapacity dráhy. V této souvislosti budou provedeny úpravy traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Studénka – Suchdol nad Odrou.
      3. V návaznosti na novou bezúvraťovou spojku trati č. 271 Bohumín – Přerov a trati č. 325 Studénka – Sedlnice – Mošnov bude navrženo SZZ v ŽST Studénka a úprava pracoviště JOP a DNO vč. aktualizace softwaru v ŽST Studénka a CDP Přerov.
      4. V návaznosti na úpravy železničního svršku bude navržena úprava SZZ obvodu Bartošovice a úprava pracoviště JOP a DNO vč. aktualizace softwaru v ŽST Sedlnice a JOP DOZ ŽST Studénka. Bude navrženo napojení nové dopravní koleje č. 104.
      5. V návaznosti na úpravy železničního svršku bude navržena úprava SZZ obvodu Sedlnice a úprava pracoviště JOP a DNO vč. aktualizace softwaru v ŽST Sedlnice a JOP DOZ ŽST Studénka. Bude navrženo napojení nové dopravní koleje č. 8.
      6. Změny a doplnění systému ETCS budou provedeny jako součást řešené stavby, a to v rozsahu všech vlakových cest z II. TŽK do obvodu terminálu Mošnov a naopak.
      7. Pro nasazení systému ERTMS/ETCS nutno respektovat a využít výsledky realizace pilotního a komerčního projektu zejména v rozsahu:
* zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
* zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných a všech dotčených zařízení ve stavědlových ústřednách SZZ,
* zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech
  + - 1. Kabelizace bude navržena, tak aby vyhovovala trakční soustavě 25kV, 50 Hz.
      2. Součástí ZP musí být také řešení problematiky napájení TZZ.
      3. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků TS 2/2007-Z Diagnostika zabezpečovacích zařízení, v platném znění s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.
      4. Nutno respektovat Směrnici SŽDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4662/2014-O12 s účinností od 1. 5. 2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd.
      5. Pro zjišťování volnosti budou použity počítače náprav, které musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLC/TS 50238-3.
      6. Vnitřní technologie bude umístěna ve stávajících prostorách v majetku SŽDC.
      7. Pro zabezpečení stavebních postupů je nutné rámcově vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.
  1. Sdělovací zařízení

Popis stávajícího stavu

* + - 1. ŽST Studénka – (Sedlnický) výpravčí je vybaven IP telefonním zapojovačem, náhradním zapojovačem, klientským pracovištěm DDTS a klientským pracovištěm kamerového systému Mošnov.
      2. Bartošovice – EZS, ASHS.
      3. Sedlnice – IP telefonním zapojovač, náhradní zapojovač, EZS, ASHS, rozhlasové zařízení, hodinové zařízení, klientské pracovištěm DDTS a klientské pracovištěm kamerového systému Mošnov.
      4. Mošnov – EZS, ASHS, kamerový systém, rozhlasové zařízení (doplněno o evakuační systém), hodinové zařízení a informační zařízení.

Požadavky na nový stav

* + - 1. Bude navrženo nové sdělovací zařízení pro řízení dopravy v provedení IP. Všechny nové prvky v kolejišti budou zapojeny na metalické plněné kabely, určené pro zabezpečovací a sdělovací zařízení, s ochranou proti negativním vlivům střídavé trakční soustavy 25 kV 50 Hz. Veškeré sdělovací zařízení musí umožnit dálkový přenos pro dálkové řízení dopravy a přenos stavových informací do DDTS.
      2. Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).
      3. V rámci řešené stavby je požadováno respektovat stávající sdělovací zařízení.
      4. S ohledem na návrh nové spojky, která vede mimo stávající trať, je třeba prověřit, zda i na této nové spojce bude dostatečné rádiové pokrytí systémem GSM-R. Pokud nebude s TÚDC dohodnuto jinak, je třeba počítat s akceptačním měřením rádiového pokrytí.
  1. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Popis stávajícího stavu

* + - 1. V ŽST Studénka je trakční proudová soustava stejnosměrná 3 kV. Elektrický ohřev výhybek je zřízen na výhybkách č. 1 – 5, 7, 8, 10, 24, 29, 30, 32 – 37, 40, 47, 49 – 58.
      2. V ŽST Sedlnice je trakční proudová soustava stejnosměrná 3 kV. V obvodu Bartošovice je elektrický ohřev výhybek zřízen na výhybkách č. 101 a 104. V obvodu Sedlnice je elektrický ohřev výhybek zřízen na výhybkách č. 4, 5, 12, 13.

Požadavky na nový stav

* + - 1. Rozsah a zásady technického řešení pro napojení terminálu na železnici budou vycházet z navržených variant výše uvedené Územně technické studie.
      2. Návrh trakčního vedení bude pro tuto stavbu nadále sledovat stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC s tím, že veškeré provedení izolace bude navrženo v izolační hladině zohledňující připravovanou výhledovou střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV, AC (izolátory v úrovni napětí 25 kV, atd.), budou prověřeny bezpečné izolační vzdušné vzdálenosti u jednotlivých umělých staveb (nadjezdy) a v případě potřeby budou v návrhu provedena taková opatření, která zajistí, aby požadované statické i dynamické vzdušné vzdálenosti vyhovovaly pro střídavou trakční soustavu 25 kV, AC.
      3. Pro stanovení návrhu dimenzování trakčního vedení budou provedeny energetické výpočty, které budou vycházet z parametrů výhledového rozsahu dopravy dle dopravní technologie. Energetické výpočty budou splňovat požadavky dle TSI ENE. V současnosti jsou zpracovány energetické výpočty pro stavbu cizího investora „Železniční cargo Ostrava Mošnov – 2.etapa“ viz příloha těchto ZTP, ze kterých vyplývá, že současný stav je pro dopravu limitující, je nutné dodržet stanovená omezení při jízdě více než jednoho vlaku a při výluce trakční měnírny Studénka (nutné minimálně pro provádění údržby) bude na předmětném úseku tratě (Studénka – Mošnov) nutné vypnout trakční vedení a zajistit provoz v nezávislé trakci.
      4. Dle rozsahu nové spojky koridorové trati č. 271 Bohumín – Přerov (vč. souvisejících úprav v důsledku úpravy osové vzdálenosti kolejí) a trati č. 325 Studénka – Sedlnice – Mošnov bude navrženo trakční vedení, včetně zajištění sjízdnosti TV v nájezdech na výhybkách v celém rozsahu a vybudování nových trakčních podpěr. Elektrické dělení v km 242,610 – 242,672 bude nahrazeno dělením mechanickým.
      5. V návaznosti na úpravy železničního svršku v  obvodu Bartošovice bude navržena regulace a úprava trakčního vedení. Bude zatrolejována nová dopravní kolej č. 104.
      6. V návaznosti na úpravy železničního svršku v obvodu Sedlnice bude navrženo trakční vedení všech dopravních kolejí včetně úpravy mechanického dělení v km 6,474 – 6,564.
      7. V návaznosti na navržený rozsah rekonstrukce trakčního vedení, železničního svršku, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a ostatních úprav s tím souvisejících budou navrženy úpravy ukolejnění dle současně platných norem a předpisů. Dále bude provedeno doplnění, respektive přeložky rozvodů nn DOÚO pro napájení a ovládání úsekových odpojovačů trakčního vedení.
      8. V návaznosti na konfiguraci kolejiště a rozdělení trakčního vedení na jednotlivé sekce bude řešeno nové dálkové a ústřední ovládání úsekových odpojovačů trakčního vedení v žst. Studénka, případně v návazných úsecích.
      9. Napájení SZZ a TZZ bude splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.

Rozsah vybavení výhybek EOV stanoví dopravní technolog. Ovládání EOV bude řešeno prostřednictvím řídícího rozvaděče REOV. EOV bude primárně v automatickém režimu s možností ruční obsluhy. EOV bude možné ovládat dálkově a bude začleněn do DDTS v souladu se směrnicí SŽDC TS 2/2008-ZSE.

* + - 1. Budou nově řešeny kabelové rozvody nn a rozvodny silnoproudé technologie. Trasy kabelů budou navrženy s ohledem na případnou budoucí výměnu tak, aniž by došlo k narušení kolejiště.
      2. Bude navrženo zařízení DŘT, včetně datového připojení. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do DDTS v souladu s TS 2/2008-ZSE. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.
  1. Ostatní technologická zařízení

Popis stávajícího stavu

* + - 1. Neobsazeno.

Požadavky na nový stav

* + - 1. Neobsazeno.
  1. Železniční svršek a spodek

Popis stávajícího stavu

* + - 1. ŽST Studénka se dělí na 3 obvody, osobní nádraží, nákladní nádraží a místní nádraží. V obvodu osobního nádraží je 12 dopravních kolejí a 10 manipulačních. V obvodu nákladního nádraží je 13 dopravních kolejí a 3 manipulační. V obvodu místního nádraží je 12 manipulačních kolejí.
      2. ŽST Sedlnice se dělí na 3 obvody, Bartošovice, triangl a Sedlnice. V obvodu Bartošovice (km 4,100 – 6,529) jsou 4 dopravní koleje a 1 spojovací. V obvodu triangl se nachází jedna spojovací kolej a v obvodu Sedlnice (km 7,193 – 8,135) je 5 dopravních kolejí a 2 manipulační.
      3. Seznam kolejí a výhybek je samostatnou přílohou těchto ZTP.
      4. Železniční spodek je tvořen tělesem v úrovni terénu, v zářezu i v náspu.

Požadavky na nový stav

* + - 1. Rozsah a zásady technického řešení železničního svršku pro napojení terminálu na železnici budou vycházet z navržených variant z výše uvedené Územně technické studie v  rozsahu podle dopravě-technologického posouzení a s přihlédnutím ke stávajícímu technickému stavu.
      2. Oproti studii budou navrženy nezbytné úpravy železničního svršku a spodku na trati 271 v důsledku zvětšení osové vzdálenosti kolejí pro vložení kolejových spojek. Veškeré úpravy budou navrženy pro stávající traťovou rychlost.
      3. Oproti studii budou navrženy standardní vzdálenosti mezi výhybkami č. 60 až 65 (z konstrukčního hlediska i z hlediska požadavků na minimální mezipřímé), odvratná výhybka bude přednostně navržena ve tvaru 1:9-300.
      4. Oproti studii bude prověřena možnost zvýšení poloměru oblouku ve spojce mezi tratěmi 271 a 325 na hodnotu min. 500 m a použití výhybek 1:18,5-1200 s cílem zajištění delší životnosti a vyšší spolehlivosti.
      5. V žst. Sedlnice, obvodu Bartošovice, bude prověřena možnost řešení bez použití křižovatkových výhybek.
      6. Prvotní posouzení železničního spodku a návrh odvodnění bude stanoven na základě pochůzky za účasti objednatele a zástupce SŽDC GŘ O13 a na základě rešerše archivních materiálů. Objednatel předpokládá, že rozsah sanace železničního spodku bude odpovídat rozsahu rekonstrukce železničního svršku.
  1. Nástupiště

Popis stávajícího stavu

* + - 1. V ŽST Studénka jsou zřízena 4 nástupiště:

Nástupiště mezi kolejí č. 1 a 3 a mezi kolejí 2 a 4 jsou ostrovní, délky 400 m typu SUDOP s výškou 550 mm nad TK. Nástupiště jsou částečně zastřešena a jsou propojena podchodem s odbavovací halou.

Nástupiště u koleje č. 12 je ostrovní, délky 80 m typu SUDOP s výškou 550 mm nad TK. Nástupiště je částečně zastřešeno a je propojeno podchodem s odbavovací halou.

Nástupiště u koleje č. 14 je vnější, délky 165 m s výškou nad TK 300 mm. Nástupiště je přístupné z odbavovací haly přes přednádražní prostory.

Celá stanice včetně nástupišť je bezbariérová.

* + - 1. V obvodu Bartošovice (zastávka Sedlnice) je vnější úrovňové nástupiště, délky 170 m s výškou 550 mm nad TK. Nástupiště je částečně zastřešeno.
      2. V obvodu Sedlnice u koleje č. 3 je úrovňové nástupiště, délky 204 m s výškou nástupní hrany 200 mm nad TK.

Požadavky na nový stav

* + - 1. V rámci stavby není uvažováno s rekonstrukcí ani výstavbou nových nástupišť.
  1. Železniční přejezdy

Popis stávajícího stavu

* + - 1. V uvažovaných úsecích se nachází 1 železniční přejezd v km 242,742.

Požadavky na nový stav

* + - 1. Vzhledem ke skutečnosti, že přejezd P6500 bude nově situován v obvodu dopravny, bude prověřena a zdokladována možnost jeho zrušení podle směrnice SM86.
  1. Mosty, propustky, zdi

Popis stávajícího stavu

* + - 1. V uvažovaných úsecích se nachází 5 mostů a 5 propustků.
      2. TÚ 1891 (cca od km 242,000 do km cca 244,71)

Most v km 242,903

Most v km 243,680

Most v km 244,710

Propustek v km 242,617

* + - 1. TÚ (od km cca 1,586 - do km cca 2,300)

Most v km 2,157

Propustek v km 1,799

Propustek v km 2,297

* + - 1. TÚ 2171 (od km cca 4,366 do km cca 5,375)

Most v km 4,972

Propustek v km 4,356

* + - 1. TÚ 2171 (od km cca 7,295 do km cca 8,235)

Propustek v km 8,010

* + - 1. Stávající přechodnosti mostních objektů jsou D4/120 a C3/160 pro úsek 1891 a D4/100 pro předmětné úseky 2171.

Požadavky na nový stav

* + - 1. Rozsah a zásady technického řešení mostních objektů pro napojení terminálu na železnici budou vycházet z navržených variant z výše uvedené Územně technické studie.
      2. U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S30135/2015–O13). 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 počinu na mostním objektu.
      3. Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu. Nové mostní objekty nebo výměna nosné konstrukce budou navrženy podle MVL 110.
      4. Z hlediska mostů je trať č. 271 zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1 třídy tratí, přechodnost D4/120. Trať č. 325 do 3. a 4. třídy tratí, přechodnost D4/100.
      5. Kabelové trasy budou přednostně vedeny mimo nosnou konstrukci, zemí nebo po vlastní podpěrné konstrukci (lávce) s ohledem na finanční, majetkoprávní podmínky atd.
      6. Všechny rekonstruované či nové mostní objekty budou provedeny v souladu se služební rukovětí SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinků bludných proudů“ a návrhem protikorozní ochrany podle výsledků korozního průzkumu
      7. Odvodnění mostních objektů bude navrženo s ohledem na záplavová území, přednostně navrženo do nejbližšího přirozeného recipientu.
      8. U mostních objektů, které nebudou součástí stavby a nebudou v rámci stavby uváděny do normového stavu, je třeba v souladu s čl. 9.8. ČSN 736301 kabelové trasy přednostně situovat mimo mostní objekty, buď do společné zemní trasy (včetně protlaku) nebo na samostatnou kabelovou lávku.
  1. Železniční tunely

Popis stávajícího stavu

* + - 1. Neobsazeno.

Požadavky na nový stav

* + - 1. Neobsazeno.
  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), kabelovody, protihluková opatření a podobně.
     2. Nová obslužná komunikace bude navržena k novým kolejovým spojkám na trati 271 za účelem zajišťování údržby a pravidelných revizí.
  2. Pozemní stavební objekty

Popis stávajícího stavu

* + - 1. Neobsazeno.

Požadavky na nový stav

* + - 1. V rámci stavby není uvažována rekonstrukce a výstavba nových pozemních objektů. Budou navrženy pouze nutné úpravy pro umístění zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé technologie.
  1. Geodetická dokumentace
     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.
  2. Životní prostředí
     1. Doprovodná dokumentace bude obsahovat:
        1. Posouzení jednotlivých variant řešení zvýšení kapacity kolejového napojení z hlediska střetů se složkami životního prostředí. Výsledkem bude pořadí variant z pohledu významnosti vlivů na životní prostředí, a to především ve vztahu k případnému významnému negativnímu vlivu na EVL a PO Poodří.
        2. Vliv stavby na životní prostředí bude popsán a posouzen v těchto aspektech:
* ochrana přírody (soustava NATURA 2000, zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, prvky územního systému ekologické stability apod.),
* vodohospodářsky chráněná území a záplavová území,
* zeleň, zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa, nerostné bohatství, krajinný ráz,
* kvalita ovzduší v území,
* hlukové zatížení území: na základě kvalifikovaného odhadu budou s využitím dostupných podkladů (část Dopravní technologie, strategické hlukové mapování, akční plány) stanoveny hlukové limity včetně možnosti uplatnění korekcí staré hlukové zátěže a korekcí na typ železničního svršku, následně bude stanoven přibližný rozsah protihlukových opatření.
* odpady: specifikace odpadového hospodářství na základě dostupných archivních podkladů a informací od místně příslušných správců.
  + 1. Problematika životního prostředí bude v ZP pro vybranou variantu převzata z doprovodné dokumentace a bude uvedena v kapitole 8) Přílohy č. 1 Směrnice MD č. V-2/2012.
    2. Projednané technické řešení (podle bodu 5.1.2, 1. etapa plnění) bude projednáno se Správou CHKO Poodří a případné požadavky na kompenzační opatření budou součástí ZP a přibližné náklady na jejich realizaci součástí ekonomického hodnocení.

1. Specifické požadavky
   * 1. Součástí ZP bude doprovodná dokumentace, zpracována ve skladbě:

Dopravní technologie, výkresy širších vztahů, celkový situační výkres 1:1000, rámcový popis jednotlivých skupin SO a PS v rozsahu souhrnné technické zprávy, přepravní prognóza, dokladová část, vliv stavby na životní prostředí dle 4.16.1 a stanovení investičních nákladů.

* + 1. Dílo bude rozděleno na tři dílčí plnění (etapy).

V rámci 1. etapy budou nejprve zpracovány návrhy variant řešení. Bude zpracována doprovodná dokumentace variant včetně jejich posouzení a vyhodnocení. Tato dokumentace bude předložena objednateli k připomínkám s tím, že objednatel následně rozhodne o výběru varianty k dopracování ZP.

Náplní 2. etapy bude dopracování vybrané varianty řešení včetně EH a doprovodné dokumentace a předložení k připomínkám.

Náplní 3. poslední etapy bude odevzdání kompletního ZP včetně zapracovaných připomínek.

* + 1. Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:
* Obecné požadavky na minimalizaci výluk dopravní služby
* Postupovat dle předpisu SŽDC D7/2 – Organizování výlukových činností
* Organizování výlukových činností – dle pokynu OŘ Ostrava (*Opatření ředitele č.40/2013)*
  + 1. V průběhu prací si projektant zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami.
    2. Rozsah projednání dokumentace, uvedený ve všeobecných technických podmínkách, bude na základě rozsahu stavby upřesněn objednatelem.

1. 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 interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění.**
     2. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

**Technická ústředna dopravní cesty,**

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 241, 972 741 769, mobil: 725 039 782,

e-mail: [typdok@tudc.cz](mailto:typdok@tudc.cz), www: [http://typdok.tudc.cz](http://typdok.tudc.cz/), <http://www.tudc.cz/> nebo

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

* + 1. Přílohy:

Příloha č. 1 – Územně technická studie *„Zvýšení kapacity infrastruktury SŽDC v návaznosti na výstavbu a rozvoj kontejnerového terminálu Mošnov“*, datum zpracování 4.2.2019, aktualizovaný 18.10.2019, zpracovatel Dopravní projektování spol. s.r.o. Janáčková 12, 702 00 Ostrava.

Příloha č. 2 – Seznam kolejí a výhybek

Příloha č. 3 – Energetické výpočty (Železniční cargo Ostrava Mošnov – 2.etapa)