

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

**PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE
PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ
(DSP)**

„Polom – Suchdol n. O., BC“

Datum vydání: 26. 6. 2018

OBSAH

| | |
|---|-----------|
| SEZNAM ZKRATEK | 3 |
| 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA..... | 4 |
| 1.1. ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA..... | 4 |
| 1.2. UMÍSTĚNÍ STAVBY..... | 4 |
| 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ | 4 |
| 2.1. DOKUMENTACE | 4 |
| 2.2. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTACE | 4 |
| 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI | 4 |
| 4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA | 5 |
| 4.1. VŠEOBECNĚ..... | 5 |
| 4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE | 6 |
| 4.3. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ..... | 6 |
| 4.4. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ | 8 |
| 4.5. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ | 8 |
| 4.6. OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ | 10 |
| 4.7. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK | 10 |
| 4.8. NÁSTUPIŠTĚ | 11 |
| 4.9. ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY | 12 |
| 4.10. MOSTY, PROPUSTKY, ZDI..... | 12 |
| 4.11. OSTATNÍ OBJEKTY | 13 |
| 4.12. POZEMNÍ KOMUNIKACE | 13 |
| 4.13. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY..... | 13 |
| 4.14. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY | 14 |
| 4.15. GEODETICKÁ DOKUMENTACE | 14 |
| 4.16. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ | 14 |
| 5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY | 15 |
| 6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY | 15 |
| 7. PŘÍLOHY | 16 |

SEZNAM ZKRATEK

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

| | |
|--------------|---|
| ASHS | Autonomní samočinný hasicí systém |
| AVV | Systém automatického vedení vlaku |
| BC | Blending Call |
| CDP | Centrální dispečerské pracoviště |
| DDTS | Dálková diagnostika technologických systémů |
| DOÚO | Dálkové ovládání úsekových odpojovačů |
| DOZ | Dálkové ovládání zařízení |
| DŘT | Dispečerská řídicí technika |
| ED | Elektrodispečink |
| EOV | Elektrický ohřev výhybek |
| ERTMS | Evropský systém řízení železničního provozu |
| ETCS | Evropský vlakový zabezpečovač |
| EZS | Elektronická zabezpečovací signalizace |
| GPK | Geometrické parametry koleje |
| KO | Kolejové obvody |
| LDSŽ | Lokální distribuční síť železnice |
| MIB | Magnetické informační body |
| PPV | Pracoviště pohotovostního výpravčího |
| PZS | Světelné přejezdové zabezpečovací zařízení |
| PZZ | Přechodné přejezdové zabezpečovací zařízení |
| RBC | Radiobloková centrála |
| SZZ | Staniční zabezpečovací zařízení |
| SSZT | Správa sdělovací a zabezpečovací techniky |
| TK | Traťová kolej |
| TV | Trakční vedení |
| TZZ | Traťové zabezpečovací zařízení |
| VTO | Venkovní telefonní objekt |
| VZ | Vlakový zabezpečovač |

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Účel a rozsah předmětu díla

- 1.1.1. Předmětem díla je Projektová dokumentace pro stavební povolení (dále jen DSP) „Polom – Suchdol n. O., BC“ jejímž cílem je odstranění propadů traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zlepšení technického stavu řešené trati, zajištění parametrů interoperability a zajištění splnění požadavků platné legislativy.
- 1.1.2. Rozsah díla „Polom – Suchdol n. O., BC“ je zpracování dokumentace ve stupni DSP včetně všech dokladů a příloh potřebných pro stavební povolení, zpracování žádostí o potřebná stavební povolení včetně všech vyžadovaných podkladů a příloh, zpracování a předání podkladů pro zadávací řízení na realizaci stavby a zajištění výkonu AD.
- 1.1.3. Pro SO a PS, které budou podléhat územnímu řízení, bude zpracována DUR dle zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, včetně kompletních podkladů pro územní řízení a vyplněné žádosti o vydání územního rozhodnutí.
- 1.1.4. Předmět díla bude kladně projednán s orgány státní správy, samosprávy a dalšími předpokládanými účastníky územního řízení a požadavky akceptované objednatelem budou v projektové dokumentaci zohledněny.
- 1.1.5. Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, podrobného geotechnického průzkumu, korozního průzkumu a dalších průzkumů nezbytných k návrhu technického řešení.

1.2. Umístění stavby

- 1.2.1. Místem stavby je železniční trať Polom – Suchdol nad Odrou. Železniční trať č. 780 je součástí celostátní dráhy, zařazené do systému TEN-T.
TUDU: 189112
- 1.2.2. Stavba Polom – Suchdol n. O., BC začíná cca v km 222,800 a končí cca v km 231,500.
- 1.2.3. Správcem infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Ostrava.

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1. Dokumentace

- 2.1.1. Záměr projektu „Polom – Suchdol n. O., BC“, investor SZDC, zhotovitel **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**, duben 2018.
- 2.1.2. Souhrn připomínek a jejich vypořádání k ZP „Polom – Suchdol n. O., BC“, investor SZDC, zhotovitel **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**, květen 2018.

2.2. Související dokumentace

- 2.2.1. „Lipník n. B. – Drahotuše, BC“, – zpracovává se DSP - investor SZDC, zpracovatel **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**, Legionářská 1085, 779 00 Olomouc
- 2.2.2. „ETCS Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov - Břeclav“ – zpracování projektu a souběžně již i realizace - investor SZDC, zpracovatel **AŽD Praha s.r.o.**, Žirovnická 2/3146, 106 17 Praha 10

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.
- 3.1.2. Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
 - a) **Rekonstrukce ŽST Polom**, – probíhá příprava stavby - investor SZDC,
 - b) **Rekonstrukce ŽST Suchdol nad Odrou**, – probíhá příprava stavby - investor SZDC,

- c) **ETCS Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov – Břeclav**, investor SZDC, probíhá postupné zpracování projektu a souběžně již i realizace. Předpoklad ukončení realizace 6/2019, aktivace v úseku Polom – Suchdol n. O. - 07/2018.
- d) **Lipník n. B. – Drahotuše, BC** – zpracován ZP, zadává se DSP - investor SZDC, Předpoklad realizace 2021-2022
- e) **Rekonstrukce ŽST Přerov; 2. stavba** – zpracovává se DSP - investor SZDC, Předpoklad realizace 2018 -2021
- f) **Zvýšení rychlosti v ŽST Prosenice**, – zpracovává se DSP - investor SZDC, Předpoklad ukončení realizace 2019-2020
- g) **Rekonstrukce ŽST Lipník nad Bečvou**, – probíhá příprava stavby - investor SZDC,
- h) **Rekonstrukce ŽST Drahotuše**, – probíhá příprava stavby - investor SZDC,
- i) **Rekonstrukce žst. Hranice na Moravě** – probíhá příprava stavby - investor SZDC,
- j) Případné další stavby mimodrážních investorů v dotčené lokalitě.

4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

4.1. Všeobecně

4.1.1. Podkladem pro zpracování DSP je Záměr projektu Polom – Suchdol n. O., BC.

4.1.2. Záměr projektu byl schválen Centrální komisí dne 21. 6. 2018 s podmínkami:

Závěr centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla schválit záměr projektu investiční akce „**Polom – Suchdol n. O., BC**“ s podmínkami:

- 1) Budou dodrženy závěry jednání „Pracovní skupiny pro řízení projektu ERTMS na síti SZDC“ ze dne 15. 3. 2018 a současně k datu zahájení výhradního provozu ETCS v tomto traťovém úseku (tj. k 1. 1. 2025) budou respektovány obecné závěry k ETCS, přijaté na jednání této pracovní skupiny dne 3. 1. 2018. Aby byl systém ETCS plně využit, bude pro detekci vozidel od 1. 1. 2025 použito adekvátní zařízení, které zejména nesmí snižovat vodivost zpětné cesty trakčních proudů a musí zcela eliminovat izolované styky v kolejnicových pasech. Stávající kolejové obvody budou využity pro jiné funkce, než detekci vozidel. Jejich následné využití bude řešeno samostatnou stavbou.
- 2) Z projektu budou vypuštěny všechny stavební i technologické objekty realizované v prostoru železničních stanic a přilehlých částí traťových úseků, kde lze očekávat stavební činnost v souvislosti s:
 - výhledovým prodlužováním užitečných délek kolejí v souladu s:
 - požadavky dopravní technologie,
 - požadavky plynoucími z výhradního provozu ETCS,
 - plněním „Nařízení evropského parlamentu a Rady (EU) 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě“ (nákladní vlaky o délce 740m),
 - výhledovým zřízením plné peronizace v souladu s:
 - potřebami zvýšení kapacity tratě, provozní spolehlivosti, dálkového řízení provozu,
 - plněním podmínek interoperability subsystému INF (nástupištní hrana 550 mm nad TK),
- 3) Technické řešení TV a napájení bude zohledňovat konverzi trakčního systému s cílem minimalizovat případné zmařené investice.
- 4) Konstrukce výlukových odboček bude změněna z provizorní na trvalou. Odbočky se stanou součástí výsledného stavu realizované stavby. Splnění této podmínky neovlivní naplánovaný harmonogram přípravy stavby.

4.1.3. Tyto podmínky budou při zpracování DSP respektovány s těmito upřesněními:

- 1) Rozsah stavby v DSP bude redukován vypuštěním rekonstrukce ŽST Polom a rekonstrukce ŽST Suchdol n. O. Začátek stavby bude nově v km 222,800 a konec stavby pak v km 231,500.
- 2) Nově bude sledováno zřízení trvalé odbočky Jeseník, charakteru dvojice jednoduchých kolejových spojek pro rychlost 50 – 60 km/h. Poloha odbočky bude upřesněna podle stavebních možností (přímá s osovou vzdáleností vyhovující pro vložení kolejových spojek), dopravně technologického

prověření (optimálně uprostřed úseku), polohy návěstidel autobloku (nesnížení počtu oddílů pro nesnížení kapacity dráhy v bezvýlukovém stavu), možností zřízení napájení (přípojky) pro TZZ, EOY a možnosti zřízení přístupové komunikace k technologickému objektu a k výhybkám pro jejich následnou údržbu a opravy. Zřízení odbočky bude promítnuto do systémů DOZ a ETCS (úprava RBC). Poloha odbočky bude přednostně navržena tak, aby byla shodná s jednou z uvažovaných provizorních odboček ze ZP.

- 3) Traťové zabezpečovací zařízení bude navrženo tak, aby zajistilo připravenost a kabelovou rezervu pro splnění podmínek bodu 1 závěru Centrální komise MD.
- 4) V obou krajních železničních stanicích budou zajištěny úvazky zabezpečovacího zařízení, bude zajištěno napájení TZZ a další nezbytné práce pro rekonstrukci mezistaničního úseku.
- 5) V řešeném úseku bude navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku s cílem odstranění rychlostních propadů. Dále bude navržena rekonstrukce mostních objektů a propustků a rekonstrukce trakčního vedení s výhledovou možností přechodu trakčního vedení na 25 kV. Bude navrženo nové zabezpečovací a sdělovací zařízení a úprava nebo nová výstavba pozemních objektů a nástupišť s bezbariérovým přístupem.
- 6) Rekonstrukce železniční infrastruktury bude navržena s ohledem na splnění požadavků ETCS (dělení kolejových úseků, atd.).

4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Provozní a dopravní technologie bude zpracována v souladu s požadavky Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění.
- 4.2.2. Zhotovitel požádá o potvrzení či upřesnění rozsahu osobní dopravy u objednavatele veřejné osobní dopravy.
- 4.2.3. Budou ověřeny jízdní doby, provozní intervaly a ukazatele propustnosti ze ZP.
- 4.2.4. V provozní a dopravní technologii bude zohledněna nová trvalá odbočka Jeseník.

4.3. Zabezpečovací zařízení

4.3.1. Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1. Dopravní Suchdol nad Odrou je obsazena pohotovostním výpravčím, staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) je dálkově ovládáno z centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Přerov.
- 4.3.1.2. ŽST Suchdol nad Odrou je vybavena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu ESA 11 z roku 2004 se světelnými návěstidly. Výhybky a výkolejky jsou obsluhovány ústředně. Pro spolupůsobení vlaku na zabezpečovací zařízení jsou ve stanici použity kolejové obvody (KO) 4300 275Hz, prostřednictvím kterých je zajištěn přenos kódu vlakového zabezpečovače (VZ) na hnací vozidlo v kolejích 1, 2, 3, 4 a počítače náprav Frauscher. Pro systém automatického vedení vlaků (AVV) jsou v kolejišti umístěny magnetické informační body (MIB).
- 4.3.1.3. Přejezd P6751 v km 232,866 = 0,167 umístěný na místní komunikaci. Je zabezpečen PZS 3 ZBI z roku 2004 typu PZZ-EA. Ovládání je automatické jízdou vlaku a obsluhou SZZ. Kontrolní stanoviště přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) je na CDP Přerov nebo v DK ŽST Suchdol nad Odrou.
- 4.3.1.4. Přejezd P6777 v km 0,345 umístěný na silnici III. tř. č. 04734. Je zabezpečen PZS 3 SBI z roku 2004 typu PZZ-EA. Ovládání je automatické jízdou vlaku a obsluhou SZZ. Kontrolní stanoviště PZZ je na CDP Přerov nebo v DK ŽST Suchdol nad Odrou.
- 4.3.1.5. V mezistaničním úseku Suchdol nad Odrou - Polom je traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu ABE-1. Pro spolupůsobení vlaku na zabezpečovací zařízení jsou na trati použity KO 3103 75Hz, prostřednictvím kterých je zajištěn přenos kódu VZ na hnací vozidlo v traťových kolejích 1 a 2. Pro systém AVV jsou v traťových kolejích umístěny MIB.

Na širé trati se nachází:

- 4.3.1.6. Přejezd P6496 v km 231,244 umístěný na silnici III. tř. č. 04734. Je zabezpečen PZS 3 ZBI z roku 2004 typu PZZ-EA. Ovládání je automatické jízdou vlaku a obsluhou SZZ. Kontrolní stanoviště PZZ je v DK ŽST Suchdol nad Odrou.
- 4.3.1.7. Diagnostika kolejových vozidel (ASDEK) v km 228,220 v 2. traťové koleji

- 4.3.1.8. Přejezd P6495 v km 228,508 umístěný na silnici III. tř. č. 0489. Je zabezpečen PZS 3 ZBI z roku 2004 typu PZZ-EA. Ovládání je automatické jízdou vlaku. Kontrolní stanoviště PZZ je v DK ŽST Suchdol nad Odrou.
- 4.3.1.9. Dopravna Polom není obsazena výpravčím, SZZ je dálkově ovládáno z CDP Přerov.
- 4.3.1.10. ŽST Polom je vybavena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu ESA 11 z roku 2002 se světelnými návěstidly. Výhybky a výkolejky jsou obsluhovány ústředně prostřednictvím elektromotorických přestavníků. Pro spolupůsobení vlaku na zabezpečovací zařízení jsou ve stanici použity KO 4300 275Hz, prostřednictvím kterých je zajištěn přenos kódu VZ na hnací vozidlo v kolejích 1,2,3 a 4. Pro systém AVV jsou v kolejišti umístěny MIB.
- 4.3.1.11. V rámci související stavby ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav bude i v dotčeném úseku Suchdol nad Odrou - Polom zřízen systém evropského vlakového zabezpečovače (ETCS).
- 4.3.1.12. Staniční zabezpečovací zařízení bude na hranici životnosti (20 let), v ŽST Polom v roce 2022 a v ŽST Suchdol nad Odrou v roce 2024, včetně příslušných traťových zabezpečovacích zařízení, přejezdových zabezpečovacích zařízení a jejich dálkového ovládání.

4.3.2. Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1. Nutno splnit podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky.
- 4.3.2.2. Pro optimální funkci systému ERTMS/ETCS je nutno vzít v úvahu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č.j. 20009/2018-SZDC-GR-O6 ze dne 8.3.2018“ (viz příloha).
- 4.3.2.3. V mezistaničním úseku Polom – Suchdol n. O. dojde, na základě dopravně-technologického posouzení, ke zřízení trvalé odbočky Jeseník. Na odbočce bude navrženo SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s dálkovým ovládáním. Součástí technického řešení bude posouzení dvou variant obsluhy odbočky a to přidružení technologie zabezpečení odbočky k SZZ některé ze stanic, případně varianta zřízení samostatného SZZ pro odbočku.
- 4.3.2.4. Nutno uvažovat s vyvolanými úpravami na CDP Přerov, PPV Hranice na Moravě včetně vyvolaných vazeb na již provozovaný systém dálkového řízení oblasti Ostrava-Svinov (mimo), Ostrava-Vítkovice (mimo) – Přerov (mimo), Dluhonice (mimo).
- 4.3.2.5. V traťových úsecích Suchdol n. O. – odb. Jeseník a odb. Jeseník – Polom budou navržena nová TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronický automatický blok.
- 4.3.2.6. Pro nová TZZ budou navržena nové KO s přenosem kódu národního vlakového zabezpečovače. V nově budovaných zařízeních nesmí být KO, které nevyhovují normě ČSN 34 2613 ed. 3. Pro správnou činnost KO nutno zajistit předepsané hodnoty svodové admitance.
- 4.3.2.7. Do stávajících SZZ ve stanicích Suchdol nad Odrou a Polom budou navázána nová TZZ.
- 4.3.2.8. Bude navržena rekonstrukce kabelizace, tak aby vyhovovala trakční soustavě 25kV, 50 Hz.
- 4.3.2.9. Traťové zabezpečovací zařízení bude navrženo tak, aby zajistilo připravenost a kabelovou rezervu pro splnění podmínek bodu 1 závěru Centrální komise MD (viz část 4.1.2).
- 4.3.2.10. K umístění technologických zařízení SZZ a TZZ využít přednostně stávající budovy a prostory.
- 4.3.2.11. Součástí dokumentace musí být také řešení problematiky napájení nového ZZ, úvazek nových TZZ, včetně napájení jejich kolejových obvodů.
- 4.3.2.12. V rámci stavby je nutno uvažovat s vyvolanými úpravami ETCS a DOZ.
- 4.3.2.13. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007-Z Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků. Diagnostika zabezpečovacích zařízení, v platném znění, s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby a na pracoviště DŽDC CDP Přerov.
- 4.3.2.14. Nutno respektovat Směrnici SZDC 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.

- 4.3.2.15. Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení a to včetně úprav systému ETCS.
- 4.3.2.16. Přejezdy P6496 km 231,244 a P6495 budou zabezpečeny novým PZS 3 ZBI, reléového typu s elektronickými doplňky.
- 4.3.2.17. V km 228,220 bude zřízen nový indikátor horkoběžnosti ložisek (IHL), indikátor horkých brzd a obručí (IHO) a indikátor plochých kol (IPK). Snímače budou instalovány do 2. koleje.
- 4.3.2.18. Stávající zabezpečovací zařízení musí zůstat v provozu do doby přepínání na nové rekonstruované zařízení.

4.4. Sdělovací zařízení

4.4.1. Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1. Metalické kabely TTK a DK jsou roku 1977, kabely TK 15XN a TOK 12vl jsou z r. 2002 a DOK GSM-R je z r. 2009, místní kabelizace je z r. 2002
- 4.4.1.2. Stávající rozhlasové zařízení je analogové, ovládání je z CDP a místně ze zapojovače. Rozhlas na zastávce Jeseník nad Odrou je ovládán ze Suchdolu.
- 4.4.1.3. Základní rádiové spojení je GSM-R, náhradní rádiové spojení je TRS a MRS.
- 4.4.1.4. Dálková kontrola a ovládání – sdělovací technologie na CDP Přerov je v dobrém technickém stavu, odpovídá současné technologické úrovni zařízení na trati.
- 4.4.1.5. DDTS ŽDC – V traťovém úseku Polom – Suchdol jsou vybrané technologické systémy ze železničních stanic a ze zastávky Jeseník nad Odrou integrovány do systému DDTS ŽDC v rámci dříve realizovaných staveb. V ŽST Polom a Suchdol jsou do systému DDTS integrovány technologie EOv, OSV, EZS, EPS.
- 4.4.1.6. Na zastávce Jeseník nad Odrou je do systému DDTS integrována technologie OSV. Data jsou integrována na integrační koncentrátor na CDP Přerov, data jsou přenášena na InS na CDP Přerov a na ED Ostrava.
- 4.4.1.7. Ochrana inženýrských sítí – v obvodu stavby se nacházejí inženýrské sítě drážní i nedrážní.

4.4.2. Požadavky na nový stav - inteligentní dopravní systémy

- 4.4.2.1. Bude navržena rekonfigurace zapojovačů, úprava strukturované kabeláže, rekonstrukce EPS, EZS.
- 4.4.2.2. Trvalá odbočka, zřízená během stavby, bude řízena dálkově z CDP Přerov s možností nouzového místního ovládání. Odbočka bude vybavena nezbytným sdělovacím zařízením – výpich z TK, kabelizace k VTO, zapojovač s přepínačem linek do IP zapojovače žst., následná demontáž zařízení a zrušení výpichu z TK.
- 4.4.2.3. Do nového technologického objektu v trvalé odb. Jeseník se provede výpich ze stávajícího optického kabelu 36vl. (zabezpečovací + sdělovací vlákna) i z nového kabelu 72vl. (sdělovací vlákna), dále se provede výpich ze stávajícího metalického traťového kabelu.
- 4.4.2.4. V novém technologickém objektu v odbočce Jeseník se vybuduje následující sdělovací technologie: EZS, ASHS, doplnění přenosového systému (datový uzel + switch TechLan), strukturovaná kabeláž, hodinové rozvody, doplnění komunikačních terminálů.
- 4.4.2.5. Budou SW doplněna stávající vybraná klientská pracoviště podle požadavků správy SSZT a SEE, případně budou dodáni noví mobilní nebo stacionární klienti pro potřeby SSZT a SEE.
- 4.4.2.6. Stavbou dotčené inženýrské sítě drážní i nedrážní je nutno ochránit, případně přeložit.
- 4.4.2.7. Rádiový systém GSM-R je vybudován, nebude se upravovat.
- 4.4.2.8. Bude položen nový traťový kabel profilu 15XN0,8 s pláštěm ZE a dvě trubky HDPE v km 221,000 – 233,600.

4.5. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1. Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1. V letech 2001/2002 byly v celém rozsahu stavby vybudovány nové trakční podpěry, bylo vyměněno zesilovací vedení, trolejový drát včetně kotevních nástavců a kotvení v hlavních kolejích a vybudováno nové napájecí a zpětné vedení z TM Suchdol n.O. V rámci této

rekonstrukce však nedošlo k výměně nosných lan, které jsou nyní v provozu více jak 30 let a nachází se na samé hranici životnosti a provozní spolehlivosti. Izolátory v tomto úseku jsou na stejnosměrnou napájecí soustavu 3kV. Ukolejnění trakčních podpěr a ostatních vodivých konstrukcí v POTV bylo taktéž rekonstruováno v roce 2002. Napájecí stanice Suchdol n.O. byla uvedena do provozu v roce 1963, v roce 2008 proběhla dílčí rekonstrukce.

- 4.5.1.2. EOv v úseku Polom - Suchdol je napájeno z trakční proudové soustavy prostřednictvím VN měničů, které jsou na hranici životnosti. EOv bylo rekonstruováno v rámci koridoru v roce 2003. EOv je v současné době připojeno do řídicího systému na CDP Přerov v rozporu se směrnicí TS 2/2008-ZSE Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty, v platném znění (dále jen TS 2/2008-ZSE), není zde zavedena plnohodnotná DDTS ŽDC.
- 4.5.1.3. Osvětlení v úseku Polom - Suchdol bylo rekonstruováno v rámci koridoru v roce 2003. Svítidla jsou umístěna z části na trakčních podpěrách a z části na osvětlovacích stožárech. Osvětlení je v současné době připojeno do řídicího systému na CDP Přerov v rozporu se směrnicí TS 2/2008-ZSE, není zde zavedena plnohodnotná DDTS ŽDC.
- 4.5.1.4. Jednotlivá zařízení DŘT /Tecomat NS-950/ v ŽST Polom a v ŽST Suchdol nad Odrou jsou ve funkci koncentrátoru dat, povelového, signálního a přenosového zařízení. V současné době je zařízení zastaralé a nerozšiřovatelné, výroba již byla ukončena.
- 4.5.1.5. Napájení zabezpečovacího zařízení je řešeno z trakční proudové soustavy prostřednictvím vn měničů, které jsou na hranici životnosti.
- 4.5.1.6. V trakční napájecí stanici Suchdol n.O. je dílčí část přívodního napájecího vedení 110kV na hranici životnosti.

4.5.2. Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1. V celém rozsahu stavby nutno zohlednit výhledový přechod trakčního vedení na napěťovou hladinu vn 25kV AC dle studie „Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE“, schválené Centrální komisí MD dne 20. 12. 2016.
- 4.5.2.2. Pro stanovení návrhu dimenzování trakčního vedení budou provedeny energetické výpočty, které budou vycházet z parametrů výhledového rozsahu dopravy dle dopravní technologie.
- 4.5.2.3. Budou také provedeny rekonstrukce rozvodů nn v budovách RZZ obou stanic z důvodů splnění normových požadavků na rozváděče NN, snížení rizik obsluhy včetně úprav odběru el.energie.
- 4.5.2.4. 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.
- 4.5.2.5. Rekonstrukce trakčního vedení pro dosažení cíle stavby bude navržena dle stanoveného rozsahu rekonstrukce železničního svršku.
- 4.5.2.6. Kromě úseku, který je řešen kompletní rekonstrukcí, dojde k výměně lan pevných bodů, závěsů na konzolách TV a branách apod.
- 4.5.2.7. V celém úseku bude vyměněno zesilovací vedení za 1x120Cu
- 4.5.2.8. V celém úseku bude navrženo nové ukolejnění v návaznosti na navržený rozsah rekonstrukce trakčního vedení, železničního svršku, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a ostatních úprav dle současně platných norem a předpisů, včetně zpracování a schválení koordinačních schémát ukolejnění a trakčních propojení (KSUA TP). Nejen konečný stav, ale i přechodové stavy v rámci stavebních postupů. Dále bude provedeno doplnění, respektive přeložky rozvodů nn, DOÚO pro napájení a ovládání úsekových odpojovačů trakčního vedení.
- 4.5.2.9. Na odb. Jeseník budou zatrolejovány kolejové spojky a dále bude odbočka oddělena elektrickými děleními z obou směrů. Ovládání odpojovačů bude zajištěno dálkově ovládanými pohony.

- 4.5.2.10. Na odb. Jeseník bude navržena nová trafostanice pro napájení zabezpečovacího zařízení. Na odbočce bude zřízen elektrický ohřev 4 ks výhybek, o jehož způsobu napájení se rozhodne na základě realizovatelnosti LDSŽ 22 kV. V případě napájení EOv z trakce bude napájení navrženo z obou stop TV. Rovněž bude na odb. Jeseník zřízeno osvětlení výhybek a případné DOÚO.
- 4.5.2.11. Návrh EOv bude splňovat požadavky platné legislativy, včetně předpisu SZDC E2 Předpis pro obsluhu a údržbu zařízení pro elektrický ohřev výhybek a dodatečných úprav napájení ve zmíněných stanicích, a to zejména z důvodu zajištění dostatečného elektrického příkonu (úpravy trafostanic). Nové zařízení EOv bude začleněno do úprav technologie DDTS ŽDC. Ovládání bude navrženo v režimu automatickém/místním, začleněno do DDTS ŽDC, ústředně dohledováno z CDP Přerov, servisně dohledováno na servisních klientech DDTS ŽDC správců.
- 4.5.2.12. Osvětlení bude možné ovládat pomocí automatiky/ručně/dálkově. Osvětlení bude začleněno do DDTS v souladu s TS 2/2008-ZSE.
- 4.5.2.13. Rekonstrukce osvětlení venkovních železničních prostor bude provedena podle požadavků normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014 LED svítidla, platné od 01/2015, se sledováním požadavků předpisu SZDC E11 – Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SZDC. Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatickém/místním, začleněno do DDTS ŽDC, ústředně ovládáno z CDP Přerov, servisně dohledováno na servisních klientech DDTS ŽDC správců. Projektant zajistí odborné statické posouzení konstrukce jednotlivých osvětlovacích věží, z důvodu ověření předpokladu jejich dalšího použití na min. 20 let.
- 4.5.2.14. Napájení zabezpečovacího zařízení, které bude předmětem úprav v obvodu stavby, musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620 ed.2, ČSN 34 2650 ed.2, včetně zajištění ochrany zařízení proti vlivům přepětí a současně splňovat ustanovení předpisu SZDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění. Pro přechodový a konečný stav je nutné stanovit energetickou bilanci, prověřit nárůst odběrů a dimenzi souvisejících zařízení včetně kapacity zdrojů napájení systému 6 kV, které jsou instalovány na sousedních TNS.
- 4.5.2.15. Zadavatel zdůrazňuje ochranu před účinky atmosférické a statické elektřiny na el. zařízení a pozemní objekty včetně nutnosti eliminace negativních účinků bludných proudů el. trakce v celém rozsahu stavby.
- 4.5.2.16. V předmětném traťovém úseku bude v souvislosti s rozsahem stavby prověřena potřeba zajištění přeložek zařízení distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a.s. a ostatních zařízení (železniční infrastruktura, mimodrážní správcí).
- 4.5.2.17. Bude prověřeno, zda případné smýcení křovin a náletových dřevin provede OŘ Ostrava na své náklady v rámci údržby v termínu do zahájení stavby v souladu kap. VII druhé části aktuálně platného Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně. V případě že ano, bude tato skutečnost doložena vyjádřením OŘ v dokladové části, jinak bude řešeno zhotovitelem v rámci stavby.
- 4.5.2.18. Bude navržena rekonstrukce DŘT včetně vyvolaných úprav na elektrodispečinku.
- 4.5.2.19. V rámci stavby bude rekonstruovaná kompletní část portálu trakční napájecí stanice. Dále budou vyměněny proudové a napěťové měniče v rozvodně 110kV.
- 4.5.2.20. Bude nutné provést úpravy v systému ovládání v rámci DDTS ŽDC vč. klientské a serverové části a doplnění a úpravy systému DŘT.

4.6. Ostatní technologická zařízení

4.6.1. Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1. Bude prověřen v rámci zpracování DSP.
- 4.6.1.2. Požadavky na nový stav: bez zvláštních požadavků.

4.7. Železniční svršek a spodek

4.7.1. Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1. Úsek celostátní koridorové tratě je dvoukolejný. K poslední celkové obnově svršku a spodku došlo v letech 2001 a 2003 kolejnicemi tvaru UIC 60 na pražcích B91/U 60 s pružným upevněním Skl 14.
- 4.7.1.2. Železniční spodek je tvořen tělesem v úrovni terénu, v zářezu i v náspu. Svahy náspu jsou místně nestabilní a odvodnění je částečně nefunkční. Traťová rychlost se pohybuje v rozsahu 120 - 160 km/h.
- 4.7.1.3. Technický stav některých úseků je na hranici stanovené životnosti. Velké provozní zatížení – Ts 30,24 mil. tun. Dochází k degradaci GPK, značnému opotřebení součástí kolejového roštu a zvyšování počtu defektoskopických vad a únavových lomů. Štěrkové lože znečištěné, ojediněle lokálně zbahnělé
- 4.7.1.4. Svahy náspu jsou místně nestabilní a odvodnění je částečně nefunkční. V jednom úseku nedostatečná únosnost pláně tělesa železničního spodku, což má vliv na kvalitu a trvanlivost GPK.

4.7.2. Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1. V celém úseku stavby (v km 222,800 - 231,500) bude provedena celková rekonstrukce kolejového roštu v traťových a hlavních kolejích novým materiálem z kolejnic 60 E2 na betonových pražcích s pružným upevněním W 14. Bude provedeno čištění štěrkového lože v plném profilu s přehutněním pláně tělesa železničního spodku (mimo úseku sanací žel. spodku). V místech sanace železničního spodku a v oblasti výhybek bude zřízeno štěrkové lože z nového materiálu. Součástí bude provedení úpravy směrových a výškových parametrů koleje, svažení kolejí a výhybek, zřízení bezстыkové koleje v celém úseku a provedení následné úpravy GPK po konsolidaci, demontáž a vytrídění vyzískaného materiálu, nahrazení zařízení EOv, MIB, ukolejnění TV novými.
- 4.7.2.2. Odbočka Jeseník: Bude zřízena trvalá odbočka, půlící mezistaniční úsek Polom – Suchdol. V místě zřízení odbočky Jeseník bude rozšířena osová vzdálenost kolejí na 4,75m, upraveno odvodnění a zajištěna sanace pražcového podloží podle SZDC S4, včetně zajištění průzkumů se statickými zatěžovacími zkouškami á 100 m každé koleje. Případná možnost menší osově vzdálenosti kolejí bude projednána s O13. Odbočka bude zřízena na návrhovou rychlost 50-60 km/h.
- 4.7.2.3. Bude provedena sanace pražcového podloží v úsecích s opakujícími se závadami GPK: koleje č. 1 a 2 v km 222,800 – 223,300 a koleje č. 1 a 2 v km 225,000 – 228,000.
- 4.7.2.4. Bude zajištěna stabilita ujíždějících svahů: u koleje č. 1 v km 225,400 – 225,500 (zářez), pod kolejí č.1 v km 226,200 – 226,500 (těleso v náspu).
- 4.7.2.5. V zářezu u koleje č.2 km 224,250 – 225,050 bude provedena rekonstrukce odvodnění – náhrada zpevněného příkopu pomocí příkopových zídek, úprava sklonu svahu, zřízení odvodňovacích žeber s vyústěním do příkopových zídek.
- 4.7.2.6. Bude zajištěno odstranění porostů z tělesa dráhy a ochranného pásma lokální distribuční soustavy.

4.8. Nástupiště

4.8.1. Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1. Na zastávce Jeseník nad Odrou se nachází dvojice vnějších nástupišť typu SUDOP délky 190 m. Poloha nástupní hrany je nestabilní, což si vyžádalo provizorní odsun osy koleje a snížení osově vzdálenosti. Povrch je nerovný do té míry, že není zajištěn příčný sklon pro odvodnění povrchu.

4.8.2. Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1. Na zastávce Jeseník nad Odrou bude provedena rekonstrukce nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Vzhledem k umístění stávajících tratí pod konstrukcí nástupiště (typ SUDOP), které budou bez zásahu, nebude možné použít nástupiště typu L (H). Proto budou ponechány stávající úložné bloky i zídka z tvárnice Tischer, která bude vyrovnána pomocí nadbetonávky. Konzolové desky budou přeskládány, zemní opěra reprofilována a přehutněna. Povrch za konzolovými deskami bude předlážděn. Nové ukončení nástupiště bude pomocí čelních zídek se zábradlím.

4.8.2.2. Technický návrh musí respektovat ustanovení TSI PRM, ČSN 73 4959, Vzorového listu železničního spodku Ž8.7 a pokynu č.j. 16456/2015-O13 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace – pokyn“ ze dne 4. 5. 2015 (viz příloha).

4.8.2.3. Délka nástupišť bude stanovena ve spolupráci s GŘ SŽDC O12 po projednání s objednavatelem veřejné osobní dopravy.

4.9. Železniční přejezdy

4.9.1. Popis stávajícího stavu

4.9.1.1. V řešeném úseku (dotčeném stavebními úpravami) jsou dva železniční přejezdy: ev. km 231,244 P6496 na silnici III/04734, a ev. km 228,498 P6495 na silnici III/0489. Přejezdy mají konstrukci z celopryžových panelů se závěrnými zídками. Vzdálenost závěrné zídky od hlav pražců je v rozporu s výnosem O13 GŘ a neumožňuje dostatečně pružné chování koleje ani strojní čištění kolejového lože.

4.9.2. Požadavky na nový stav

4.9.2.1. P6495 v km 228,508 - bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu – nová přejezdová konstrukce dle nově platných zásad stanovených výnosem O13 GŘ, výměna kolejového lože a kolejového roštu v místě přejezdů, úprava pláně tělesa železničního spodku.

4.9.2.2. P6496 v km 231,244 – bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu – nová přejezdová konstrukce dle nově platných zásad stanovených výnosem O13 GŘ, výměna kolejového lože a kolejového roštu v místě přejezdů, úprava pláně tělesa železničního spodku.

4.9.2.3. Přejezdy budou rekonstruovány tak, aby vyhověly ČSN 73 6380 v platném znění, zejména bude řešena bezpečnost ve vztahu k blízkým křižovatkám ve smyslu čl. 5.2.1/Z1, sjízdnost ve smyslu čl. 5.2.8 a 5.3.1/Z1 a rozhledové poměry dle čl. 7.3.4.

4.10. Mosty, propustky, zdi

4.10.1. Popis stávajícího stavu

4.10.1.1. V úseku se nachází 7 mostních objektů (7 mostů, 0 propustky).

Seznam mostů:

4.10.1.2. Most km 224,212 – most o dvou otvorech převádí traťovou kolej č.1 a 2 přes vodní tok a místní komunikaci. Nosná konstrukce (v obou otvorech) betonová klenba, rozpětí 8,10+8,30m, opěry, pilíř a křídla (kolmá) betonová, založení plošné. Šířka mostu 10,83m. Rok výstavby NK-1948 (kol.č.2), 2002 (kol.č.1), SS-1898.

4.10.1.3. Most km 226,695 – most o jednom otvoru převádí traťovou kolej č.1 a 2 přes odvodňovací příkop. Nosná konstrukce železobetonová deska, rozpětí 4,20m, opěry (kamenné) a křídla rovnoběžná (betonová) + šikmá (kamenná), založení plošné. Šířka mostu 10,88m. Rok výstavby NK-1947, SS-1844.

4.10.1.4. Most km 227,400 - most o jednom otvoru převádí traťovou kolej č.1 a 2 přes odvodňovací příkop. Nosná konstrukce železobetonový rám, rozpětí 4,10m, opěry a křídla šikmá železobetonová, založení plošné. Šířka mostu 11,20m. Rok výstavby 1999.

4.10.1.5. Most km 228,196 – most o jednom otvoru, převádí traťovou kolej č.1 a 2 přes místní komunikaci + cyklostezku, Nosná konstrukce železobetonová (kol.č.1), kamenná (kol.č.2), betonová (snesená kolej) klenba, rozpětí 8,10m, opěry a křídla šikmá(kamenná) + rovnoběžná (železobetonová), založení plošné. Šířka mostu 15,35m. Rok výstavby 1890, 1999 (kol.č.1).

4.10.1.6. Most km 228,534 – podchod v zast. Jeseník nad Odrou – most o jednom otvoru, převádí traťovou kolej č.1 a 2. Nosná konstrukce - zabetonované nosníky, rozpětí 5,95m, opěry betonové, výstupy kamenné s betonovými parapety, založení plošné. Šířka mostu 19,26m. Rok výstavby 1930.

4.10.1.7. Most km 230,125 - most o jednom otvoru, převádí traťovou kolej č.1 a 2 přes odvodňovací příkop, Nosná konstrukce deska se zabetonovanými nosníky, rozpětí 16,00m, opěry a křídla šikmá železobetonová, založení plošné. Šířka mostu 10,80m. Rok výstavby 1999.

- 4.10.1.8. Most km 230,475 (není uveden v ZTP) - most o dvou otvorech, převádí traťovou kolej č.1 a 2 přes odvodňovací příkop, Nosná konstrukce deska se zabetonovanými nosníky, rozpětí $2 \times 9,00\text{m}$, opěry a křídla šikmá železobetonová, založení plošné. Šířka mostu 10,99m. Rok výstavby 1999. Délka mostu 28,60m.

4.10.2. Požadavky na nový stav

- 4.10.2.1. Bude provedena diagnostika u všech mostních objektů (geotechnické průzkumy, geologické sondy, ověření skrytých rozměrů).
- 4.10.2.2. U mostních objektů bude přepočtem prokázáno, že budou vyhovovat přechodnosti traťové třídy D4 UIC/ 120 km/hod a D2/160 km/hod.
- 4.10.2.3. Přepočty budou provedeny podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů č.j. S 31135/2015-O13 ze dne 31.7.2015 na základě výsledků stavebně-technických průzkumů.
- 4.10.2.4. Na základě výsledů diagnostiky a provedeného přepočtu všech mostních objektů, bude upřesněn rozsah navržených úprav ze ZP.
- 4.10.2.5. Prostorové uspořádání všech mostních objektů musí vyhovovat ČSN 736201:2008. Návrhový VMP musí vyhovovat nejvyšší traťové rychlosti, která je v daném úseku navržena.
- 4.10.2.6. Pokud stávající objekty uvedeným požadavkům nevyhoví, budou rekonstruovány nebo nahrazeny novými. Nové objekty musí být navrženy dle ČSN EN 1991-2 na účinky zatěžovacího schéma LM-71 se součinitelem $\alpha = 1,21$ (zatížení dopravou; kategorizace trati z hlediska mostů – 1. třída).
- 4.10.2.7. Kabelové trasy budou přednostně vedeny mimo nosnou konstrukci, zemí nebo po vlastní podpěrné konstrukci (lávce) s ohledem na finanční, majetkoprávní podmínky atd.
- 4.10.2.8. Přednostně budou navrženy objekty s průběžným kolejovým ložem, na propustcích přednostně s otevřeným kolejovým ložem.
- 4.10.2.9. V případě nepříznivých výsledků zjištěných hydrologickým průzkumem bude podchod pro cestující na zast. Jeseník n/O navržen a vybudován v hydroizolační vaně.
- 4.10.2.10. Všechny rekonstruované či nové mostní objekty budou provedeny v souladu se služební rukověťí SZDC (ČD) SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ a návrhem protikorozi ochrany podle výsledků korozičního průzkumu.
- 4.10.2.11. Odvodnění mostních objektů bude navrženo s ohledem na záplavová území, přednostně navrženo do nejbližšího přirozeného recipientu.
- 4.10.2.12. 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.

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, kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně).

4.12. Pozemní komunikace

- 4.12.1. Bude navržena nová účelové komunikace sloužící jako přístup k odb. Jeseník. Komunikace bude navržena v šíři 3,5 m.

4.13. Pozemní stavební objekty

4.13.1. Popis stávajícího stavu

- 4.13.1.1. Na Zastávce Jeseník nad Odrou vykazuje stávající zastřešení přístřešku pro cestující poruchy a vady vlivem netěsností dožilé polykarbonátové krytiny a dožilých detailů. Dochází k zatékání dešťové vody přes střešní plášť. Vlivem zatékání je porušena protikorozi ochrana ocelových částí. Stávající opláštění bezpečnostním sklem je značně opotřebené a dožilé.
- Reléový domek – Fasáda stávajícího reléového domku u přejezdu vykazuje poruchy způsobené vlivem povětrnosti a vandalismu (grafity).

4.13.2. Požadavky na nový stav

- 4.13.2.1. Zastávka Jeseník nad Odrou: s ohledem na provedení nových nástupišť budou přístřešky provedené nově. Nová konstrukce bude shodná se stávajícím stavem, tzn. nosná konstrukce bude ocelová se sedlovou střechou, krytina bude z bezpečnostního skla. Boční stěny budou provedeny z bezpečnostního skla.
- 4.13.2.2. Bude proveden návrh nové vnitřní technologie výtahů (2ks) u nového podchodu pro možnost bezbariérového přístupu do podchodu.
- 4.13.2.3. Bude provedena kompletní výměna mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, informační nástěnky, reklamní poutače a atd.).
- 4.13.2.4. Dle směrnice SZDC č. 118 „Orientační systém a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“ bude proveden návrh nového orientačního systému nástupišť na zastávce Jeseník nad Odrou.
- 4.13.2.5. Na odb. Jeseník bude navržena nová technologická budova.

4.14. Zásady organizace výstavby

- 4.14.1. Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.14.2. Bude navržena kumulace prací vyžadující zastavení provozu a délka a počet těchto období bude minimalizována.
- 4.14.3. Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. ZZ a trakčního vedení. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.14.4. Aktivace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení bude probíhat po skončení kolejových výluk při vyloučeném provozu.
- 4.14.5. V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí/ZZ:
 - délka trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u významných denních nebo nočních výluk);
 - vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem, hrotem výhybky, návěstidlem, kilometricky);
 - činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízdy vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích, při všech změnách stavu je nutno přesně specifikovat rozsah funkčnosti ZZ);
 - stručný rozsah prací;
 - počet vlaků, které je třeba odklonit či odřeknout.

4.15. Geodetická dokumentace

- 4.15.1. Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, nezbytných k návrhu technického řešení.
- 4.15.2. Před započatím prací na dokumentaci, 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.

4.16. Životní prostředí

- 4.16.1. Pokud dojde ke změně parametrů a činností, ke kterým příslušný úřad vydal své stanovisko, tzn. změny technického řešení stavby, změny návrhových intenzit dopravy a traťových rychlostí apod., je třeba se dotázat příslušného úřadu, zda i při uvedených změnách platí vydané stanovisko, že záměr nepodléhá posuzování z hlediska vlivů na životní prostředí.
- 4.16.2. V projektové dokumentaci budou popsány jednotlivé složky životního prostředí:
Vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení adaptačních a mitigačních opatření stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí.

Biologický průzkum - v rozsahu požadavků příslušného orgánu ochrany přírody.

Dendrologický průzkum - kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem GŘ ze dne 31.10.2016, č.j.: S 43941/2016-SŽDC-O15. Upozorňujeme na nutnost získání závazného stanoviska orgánu ochrany přírody dle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb.

Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz.

Akustická studie včetně výpočtu hluku ze stavební činnosti, měření hluku a vibrací a návrh případných protihlukových opáření - nutné zpracovat dle Metodického pokynu pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy, č.j.: 50023/2017-SŽDC-GŘ-O15, ze dne 4.1. 2018.

Odpadové hospodářství - důraz bude kladen na průzkum kontaminace šterkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace šterkového lože.

Zemědělská příloha

Lesní příloha

Havarijní a povodňový plán.

Upozorňujeme, že se předmětný záměr nachází v území PO a EVL Poodří, CHKO Poodří a PP Meandry Staré Odry. Záměr je umístěn v záplavovém území toků Odry a Luhy. Záměr se dále dotýká prvků ÚSES (reg. BC – Polomské rybníky, reg. BK – Hrabětický les – Polomské rybníky, reg. BC – Hrabětický les a reg. BK – Emauzské rybníky).

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1.1. Zhotovitel zpracuje a zajistí technické podklady pro zpracování zadávací dokumentace na výběr zhotovitele stavby.

5.1.2. Pro SO a PS, které budou podléhat územnímu řízení, zadavatel požaduje zpracovat dílčí plnění obsahující DUR dle zákona č. 183/2006 v platném znění a vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, v platném znění, včetně kompletních podkladů pro územní řízení a vyplněné žádosti o vydání územního rozhodnutí. Pro tyto účely budou dle rozsahu zadání použity VTP/ZP+DUR/09/18 a OP/DUR/02/18, které jsou přílohou smlouvy.

Rozsah tohoto plnění si zadavatel vyhrazuje jako změnu závazku ze smlouvy v souladu s ustanovením §100 odst. 1 ZZVZ. Předpokládaný rozsah plnění, který je vyhrazenou změnou závazku, je uveden v příloze č. 4 Smlouvy o dílo – Rozpis Ceny Díla, 1. Základní služby na zpracování DSP a DUR, položka 1 (1.1 – 1.5), 6 a 7.

Zhotoviteli bude uhrazen v 1.b Dílčí etapě, v rámci 2. Dílčí fakturace (jak je uvedeno v příloze č. 5 Smlouvy o dílo – Harmonogram plnění) jen skutečně provedený rozsah tohoto plnění.

V případě, že žádný SO a PS nebude vyžadovat územní řízení, nebude dokumentace pro územní řízení zpracovávána dle 1.b Dílčí etapy (jak je uvedeno v příloze č. 5 Smlouvy o dílo – Harmonogram plnění) a 2. Dílčí fakturace neproběhne.

5.1.3. Objednatel požaduje aktualizaci Záměru projektu včetně Ekonomického hodnocení podle platné metodiky v době zadání této zakázky.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

6.1.1. 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.**

6.1.2. 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

779 00 Olomouc

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

e-mail: typdok@tudc.cz, www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

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

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1. Záměr projektu se zpracovanými připomínkami „**Polom – Suchdol n. O., BC**“, investor SZDC, zhotovitel **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**
- 7.1.2. Souhrn připomínek a jejich vypořádání k ZP „**Polom – Suchdol n. O., BC**“, investor SZDC, zhotovitel **MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**
- 7.1.3. Základní technické požadavky na kamerové systémy, 1. aktualizace, č. j. 18453/2018-SZDC-O14
- 7.1.4. Interní předpis Objednatele: Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SZDC" č.j. 27150/2017-SZDC-O14 ze dne 27.6.2017 - 4 soubory
- 7.1.5. Interní předpis Objednatele: Stanovisko O14 k elektrickému ohřevu výhybek se systémem s proudovými chrániči" č.j. 11545/2016-SZDC-O14 ze dne 14.3.2016
- 7.1.6. Interní předpis Objednatele: pokynu č. j. 16456/2015-O13 "Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace – pokyn
- 7.1.7. „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č.j. 20009/2018-SZDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018“
- 7.1.8. „Stanovisko k ukládání zemního pásu do kabelové rýhy“ č.j. 3975/2015-O14 z 27.1.2015.