

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



*Správa železniční dopravní cesty*

**Příloha č. 3 c)**

## **ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

**ZÁMĚR PROJEKTU A DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ**

**„Modernizace železničního uzlu Ostrava“**

Datum vydání: 15.08.2018

## OBSAH

<b>SEZNAM ZKRATEK</b>	<b>2</b>
<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA</b>	<b>3</b>
1.1. PŘEDMĚT ZADÁNÍ	3
1.2. HLAVNÍ CÍLE STAVBY	3
1.3. MÍSTO STAVBY	3
1.4. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ)	4
<b>2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ</b>	<b>4</b>
2.1. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY</b>	<b>5</b>
3.1. INVESTOR SZDC:	5
3.2. OSTATNÍ INVESTOŘI:	5
<b>4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ</b>	<b>5</b>
4.1. VŠEOBECNĚ	5
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	6
4.3. ORGANIZACE VÝSTAVBY	6
4.4. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	6
4.5. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	6
4.6. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	6
4.7. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK, NÁSTUPIŠTĚ	7
4.8. MOSTY, PROPUSTKY, ZDI	7
4.9. OSTATNÍ OBJEKTY	7
4.10. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	7
4.11. GEODETICKÁ DOKUMENTACE	8
4.12. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	8
<b>5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY</b>	<b>8</b>
5.1. MIMOÚROVŇOVÉ KŘÍŽENÍ – PŘESMYK	8
5.2. UPŘESNĚNÍ ROZSAHU ZP	9
5.3. PODKLADY K ÚZEMNÍ STUDII	9
5.4. ETAPIZACE A VÝLUKY PRO GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM	9
5.5. DEFINITIVNÍ ODEVZDÁNÍ DÍLA -DUR	9
<b>6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY</b>	<b>10</b>

## SEZNAM ZKRATEK

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

<b>DD</b>	Doprovodná dokumentace k záměru projektu
<b>EH</b>	Ekonomické hodnocení
<b>TV</b>	Trakční vedení
<b>ZZ</b>	Zabezpečovací zařízení

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem díla je zpracování Záměru projektu stavby (ZP) včetně Doprovodné dokumentace (DD) podle kapitoly 5 těchto ZTP a Dokumentace pro územní řízení (DUR) stavby „Modernizace železničního uzlu Ostrava“. Zpracování díla bude rozděleno do dvou etap: ZP a DUR.
- 1.1.2. **I. etapa: Zpracování ZP** v rozsahu dané Směrnicí MD č. V-2/2012 - Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, v platném znění, **včetně DD a provedení průzkumů pro zpracování DUR.**
- 1.1.2.1. Ověření souladu stavby s územně plánovací dokumentací a zajištění podkladů pro případnou změnu Územně plánovací dokumentace.
- 1.1.2.2. Zpracování konceptu technického řešení přesmyku ve dvou variantách, včetně jednoznačného doporučení způsobu provedení přesmyku (železniční most nebo hloubený tunel), pro projednání s odbornými složkami SZDC formou DD k záměru projektu.
- 1.1.2.3. Zpracování Záměru projektu v rozsahu specifikovaném ve VTP a v kapitole 5 těchto ZTP ve vybrané variantě přesmyku.
- 1.1.2.4. Provedení všech potřebných průzkumů pro zpracování DUR.
- 1.1.3. **II. etapa: Zpracování II. etapy** bude zahájeno až po schválení ZP v Centrální komisi MD a po vydání pokynu Objednatel k pokračování prací. Dokumentace DUR bude vycházet ze schváleného ZP.
- 1.1.3.1. Zpracování DUR v rozsahu specifikovaném ve VTP a dodání vyplněné žádosti o vydání územního rozhodnutí.
- 1.1.3.2. Součástí zakázky je i zajištění posouzení vlivu záměru na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.
- 1.1.3.3. Aktualizace ZP a EH (v případě překročení investičních nákladů). Aktualizace ZP a EH bude samostatně oceněna a v případě, že tato položka nebude realizována, bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce) a cena díla.

### 1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Úpravy železničního uzlu Ostrava pro osobní dopravu (zvýšení rychlosti, rekonstrukce nástupišť), zlepšení technického stavu a parametrů řešených úseků uzlu Ostrava pro potřeby nákladní dopravy, dodržení požadavků TSI v uzlu jako celku (včetně nákladního průtahu).
- 1.2.2. Dalším cílem je snaha o snížení negativních vlivů z železniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících. Předmětná stavba dálelepší podmínky pro tranzitní vlaky nákladní dopravy, zvýší komfort a kulturu cestování.
- 1.2.3. Pro zvýšení spolehlivosti je třeba zabezpečit zvýšení propustnosti úseku Ostrava hl. n. – Ostrava-Svinov, zajištění nekoliznosti směru Ostrava hl. n. uhlé n. – Opava k ose 2. tranzitního železničního koridoru (TŽK), zajištění současných/paralelních vlakových cest v úseku Ostrava hl. n. – Ostrava-Svinov (při předjíždění vlaků) zároveň neznemožňujících provoz opačným směrem.
- 1.2.4. Pro zvýšení provozní efektivity železniční dopravy je uvažováno s rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení 3. kategorie vč. zavedení DOZ a řízení z CDP Přerov, což má v důsledku vliv na dosažitelnou úsporu počtu zaměstnanců zúčastněných na obsluze dopravní cesty, s podstatným zlepšením technického stavu železničních objektů a zařízení s cílem snížení provozních nákladů (absence velkých oprav v období hodnocení), s dosažením potřebné kapacity za účelem možného provázení výhledového rozsahu dopravy a s umožněním provázení nákladních vlaků délky až 740 m.

### 1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Místem stavby je železniční uzel Ostrava. Stavba je definována těmito hranicemi (číslování dle VJR):
- |                 |  |
|-----------------|--|
| Na trati č. 270 | ze směru Přerov je začátek kolejových úprav vymezen zhlavím žst. Ostrava Svinov od km 262,150 a konec km 269,000, za mostem přes řeku Ostravici. |
| Na trati č. 321 | železniční stanice Ostrava–Třebovice   |

Na trati č. 323      Ve směru Ostrava hl.n. - Ostrava střed končí kolejové úpravy cca v km 0,5 na jižním zhlaví báňského nádraží.

#### 1.4. Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

##### 1.4.1. Trať č. 270

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Dráha celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P3 / F1
Součást sítě TEN-T	Ano
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	780
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	301b/305
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	270
Číslo traťového a definičního úseku	189124
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	160
Trakční soustava	stejnoseměrná 3 kV
Počet traťových kolejí	2

##### 1.4.2. Trať č. 321

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Dráha celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 / F1
Součást sítě TEN-T	Ano
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	883
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	301
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	321
Číslo traťového a definičního úseku	256102, 256104
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	80
Trakční soustava	stejnoseměrná 3 kV
Počet traťových kolejí	2

##### 1.4.3. Trať č. 323

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Dráha celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 / F3
Součást sítě TEN-T	Ano
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	792
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	301
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	323
Číslo traťového a definičního úseku	213204
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	100
Trakční soustava	stejnoseměrná 3 kV
Počet traťových kolejí	2

1.4.4. Správcem je SZDC, Oblastní ředitelství Ostrava.

## 2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

### 2.1. Závazné podklady pro zpracování

2.1.1. Studie proveditelnosti Železničního uzlu Ostrava 2015 (verze 04/2016, zpracovatel MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc) - dále SP, která je v elektronické formě součástí zadávací dokumentace (bez dokladové části).

2.1.2. V elektronické formě jsou součástí zadávací dokumentace:

- Posuzovací protokol č. j. 24100/2016-SŽDC-O26, ze dne 2. 6. 2016
- Schvalovací protokol č. j. 55597/2016-SŽDC-O26 ze dne 21. 12. 2016
- Oznámení o postradatelnosti č. j. 3268/10-OŘ ze dne 3.2.2010
- Sdělení k rozsahu zařízení ŽDC č.j. 50301/2011-OPD ze dne 26.10.2011
- Oznámení o postradatelnosti č. j. 36468/2014-O12 ze dne 26.8.2014
- Oznámení o postradatelnosti č. j. 27801/2016-SŽDC-O12 ze dne 7.7.2016
- Oznámení o postradatelnosti č. j. 34802/2016-SŽDC-O12 ze dne 24.8.2016
- Oznámení o postradatelnosti č. j. 16499/2017-SŽDC-O12 ze dne 18.4.2017

### 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

#### 3.1. Investor SŽDC:

- 3.1.1. Studie proveditelnosti Beskydy verze 10/2016 (Ostrava - Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek - Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice a Studénka - Veřovice), do 10/2018 probíhá její aktualizace.
- 3.1.2. DOZ Ostrava Svinov – Petrovice u Karviné st. hr. a Dětmárovice (mimo) – Mosty u Jablunkova st. hr.
- 3.1.3. Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti "Ostravsko a Přerovsko"
- 3.1.4. ETCS Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov – Břeclav
- 3.1.5. Optimalizace a elektrizace trati Ostrava Kunčice-Frýdek Místek
- 3.1.6. Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou
- 3.1.7. Rekonstrukce areálu HZS Ostrava
- 3.1.8. Rekonstrukce napájecího vedení z SpS Polanka na traťový úsek odb. Odra - Ostrava Svinov
- 3.1.9. RS 1 Přerov – Ostrava
- 3.1.10. Výstavba R110kV na TNS Ostrava Svinov
- 3.1.11. Zřízení informačních systémů v železničním uzlu Ostrava hl.n. (Ostrava-Mariánské Hory, Ostrava Kunčičky)
- 3.1.12. Zřízení informačních systémů v železničním uzlu Ostrava hl.n. (Ostrava střed, Ostrava-Stodolní)
- 3.1.13. Zřízení regionálního dispečerského pracoviště Ostrava-Svinov

#### 3.2. Ostatní investoři:

- 3.2.1. Zhotovitel ZP prověří, zda nejsou v přípravě či realizaci případné další stavby cizích investorů, se kterými by bylo nutné tuto stavbu koordinovat.

### 4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

#### 4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Zhotovitel bude postupovat v souladu s dokumentem Oznámení o postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty, viz bod 2.1., vydanými O12 GŘ SŽDC.
- 4.1.2. V případě, že projektové řešení neumožňuje v některých aspektech naplnění požadavků na síť trati TEN-T (např. minimální rychlost 100 km/h, apod.), zajistí zhotovitel seznam těchto nesplněných požadavků. Zhotovitel taktéž zpracuje seznam lokalit, kde nejsou naplněny požadavky TSI pro jednotlivé subsystémy. Tento seznam bude členěn podle subsystémů.
- 4.1.3. Při projektování bude zohledněn plánovaný výhledový přechod na jednotnou trakční soustavu 25kV 50 Hz a veškeré nové i upravované zabezpečovací a silnoproudé technologie budou navrženy tak, aby následné přepnutí mohlo být realizováno s vynaložením pouze nezbytně nutných nákladů. Nové trakční vedení bude navrženo v izolační hladině 25kV, včetně izolačních vzdáleností od staveb (nadjezdy), průřez vedení bude navržen pro 3kV DC.
- 4.1.4. Rekonstrukce železniční infrastruktury bude navržena s ohledem na nasazení systému ERTMS (umístění nástupišť a jejich délka, užitečná délka kolejí, dělení kolejových úseků, atd.).

## **4.2. Dopravní technologie**

- 4.2.1. V rámci I. etapy budou aktualizovány závěry dopravní technologie zpracované v rámci Studie proveditelnosti na základě aktuálních dat o současné a výhledové dopravě a místní práci v železničním uzlu Ostrava.
- 4.2.2. Zhotovitel zjistí a uvede přehled stávající a výhledové frekvence cestujících v řešených železničních stanicích a zastávkách.
- 4.2.3. Nad rámec požadavků Směrnice GŘ č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění, bude pro výhledový rozsah dopravy zpracován výhledový GVD pro období min. čtyřhodinové přepravní špičky včetně přilehlých mezistaničních úseků a plány obsazení kolejí.
- 4.2.4. Dopravně-technologické posouzení bude provedeno komplexně pro celý uzel (tzn. např. i včetně vjezdové a odjezdové skupiny atd.) včetně kapacitních výpočtů.

## **4.3. Organizace výstavby**

- 4.3.1. Bude zpracován návrh postupu 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.
- 4.3.3. Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. ZZ a TV. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.3.4. V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí/ZZ/TV:
  - délka trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u významných denních nebo nočních výluk)
  - vymezení vylučovaných kolejí (námezíkem, 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
- 4.3.5. V Plánu organizace výstavby bude uvažováno se zvolenou variantou přesmyku.

## **4.4. Zabezpečovací zařízení**

- 4.4.1. Popis stávajícího stavu je uveden v kapitole 4 části A.2 SP.
- 4.4.2. **Požadavky na nový stav:**
  - 4.4.2.1. Rozsah rekonstrukce a zásady technického řešení vyplývají z části A, kapitola 4 SP.
  - 4.4.2.2. Systém ERTMS/ETCS musí být v rámci stavby realizován tak, aby umožňoval jízdu vlaků pod dohledem tohoto systému přes všechny koleje, přes které vedou vlakové cesty.
  - 4.4.2.3. Projektant bude respektovat používání stíněných kabelů vzhledem k výhledové konverzi trakce na 25 kV AC.

## **4.5. Sdělovací zařízení**

- 4.5.1. Popis stávajícího stavu je uveden v kapitole 3 části A.2 SP.
- 4.5.2. **Požadavky na nový stav:**
  - 4.5.2.1. Rozsah rekonstrukce a zásady technického řešení vyplývají z části A, kapitola 4 SP.
  - 4.5.2.2. Projektant bude respektovat používání stíněných kabelů vzhledem k výhledové konverzi trakce na 25 kV AC.

## **4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení**

- 4.6.1. Popis stávajícího stavu je uveden v kapitole 5 části A.2 SP.

#### **4.6.2. Požadavky na nový stav:**

- 4.6.2.1. Rozsah rekonstrukce a zásady technického řešení vyplývají z části A, kapitola 4 SP.
- 4.6.2.2. V SP je uvažováno s ponecháním některých prvků trakčního vedení ve stávajícím stavu. Tento rozsah je nutné vzhledem k stáří těchto prvků pečlivě posoudit tak, aby nezůstaly v provozu prvky, které bude nutné v krátké době po ukončení stavby vyměnit z důvodu jejich nevyhovujícího stavu.

#### **4.7. Železniční svršek a spodek, nástupiště**

- 4.7.1. Popis stávajícího stavu je v kapitole 1 části A.2 SP.

##### **4.7.2. Požadavky na nový stav:**

- 4.7.2.1. Rozsah rekonstrukce železničního svršku a spodku je dán variantou 3 SP a vyplývá z části A, kapitola 4 SP. Konstrukce železničního svršku a nástupišť bude oproti SP upřesněna na výrobních poradách.

#### **4.8. Mosty, propustky, zdi**

- 4.8.1. Obecné požadavky pro navrhování mostních objektů jsou stanoveny ve VTP. U všech mostních objektů musí být prokázána přechodnost traťové třídy D4/120. Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1. třídy tratí.
- 4.8.2. Popis stávajícího stavu je v kapitole 2 části A.2 SP.

##### **4.8.3. Požadavky na nový stav:**

- 4.8.3.1. Návrh technického řešení vyplývá z části A, kapitola 4 SP.
- 4.8.3.2. Posouzení mostních objektů v prostoru přesmyku bude provedeno podle požadavků v kapitole 5.1.
- 4.8.3.3. Všechny nové mosty (respektive mosty s novou NK při ponechání části spodní stavby) budou splňovat ČSN EN 1991-2/Z4 na LM 71 se součinitelem  $\alpha = 1,21$  a současně budou posouzeny a vyhoví pro SZS.
- 4.8.3.4. U nových strategicky významných mostů (rozpětí větší než 50,0m) ležících na tratích zařazených do třídy 1. požadujeme, aby tyto splňovaly ČSN EN 1991-2/Z4 na LM 71 se součinitelem  $\alpha = 1,33$ . Takové případy nových mostů bude třeba předem souhlasně projednat s O13 a O26.

#### **4.9. Ostatní objekty**

- 4.9.1. 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 kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.

#### **4.10. Pozemní stavební objekty**

- 4.10.1. Popis stávajícího stavu je uveden v kapitole 2 části A.2 SP.

Oproti SP je dále upřesněn rozsah realizovaných a připravovaných rekonstrukcí výpravních budov:

- Žst. Ostrava Svinov – budova v cílovém stavu, v roce 2018 realizace bezpečnostního projektu.
- Žst. Ostrava hl. nádraží – v roce 2018 bude probíhat realizace bezpečnostního projektu, oprava osvětlení, oprava střechy a investice doplnění eskalátorů do VB.
- Žst. Ostrava střed – v roce 2018 se připravuje oprava osvětlení 1. nástupiště a vytápění, jinak cílový stav.

##### **4.10.2. Požadavky na nový stav:**

- 4.10.2.1. Rozsah rekonstrukce vyplývá z části A, kapitola 4 SP.
- 4.10.2.2. Případné nové technologické objekty budou navrženy s maximální odolností proti násilnému vniknutí a s ohledem na investiční a provozní úspornost a se splněním všech požadavků na funkčnost.

#### 4.11. Geodetická dokumentace

- 4.11.1. Zhotovitel zajistí vyšetření řádné a úplné hranice obvodu stavby (Porovnání katastrálních map se skutečností v terénu, zjištění míst, kde je nutné doměření).

#### 4.12. Životní prostředí

##### Rozsah dokumentace ve stupni ZP:

- 4.12.1. Kapitola bude zpracována v obecné rovině v rozsahu kapitoly 8 ZP a seřazena následovně:

Popis jednotlivých složek životního prostředí, identifikace lokalit NATURA 2000 v řešené oblasti, případné změny hlukového zatížení.

Odpadové hospodářství - na základě pochůzky, bez provedení průzkumu.

##### Rozsah dokumentace ve stupni DUR:

- 4.12.2. Zhotovitel požádá příslušný orgán ochrany přírody (KÚ příslušného kraje a Správu CHKO o odůvodněné stanovisko dle § 45i (Natura 2000) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Součástí žádosti bude stručný popis záměru a mapový výstup s vyznačením umístění předmětného záměru.
- 4.12.3. Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i bude příslušný úřad (KÚ příslušného kraje) zhotovitelem požádán o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zda je možné záměr zařadit do kategorie I nebo II Přílohy č. 1 tohoto zákona, a záměr tak podléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. Součástí žádosti o vyjádření bude opět co nejúplnější popis záměru a mapový výstup s vyznačením umístění předmětného záměru.
- 4.12.4. V případě, že příslušný úřad rozhodne, že záměr je možné zařadit do jedné z uvedených kategorií zákona, bude zpracováno Oznámení dle Přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. To zpracovatel nejpozději 14 dní před odevzdáním tištěné verze zašle (v otevřené elektronické verzi) k připomínkám na SSV.
- 4.12.5. Součástí Oznámení bude i vyhodnocení 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. Obě vyhodnocení budou uvedena zvlášť v položkách rozpočtu (podrobnosti budou sděleny na vstupním jednání, které svolá zhotovitel Oznámení).
- 4.12.6. Položka Oznámení bude samostatně oceněna a v případě, že příslušný úřad vydá vyjádření, že předmětný záměr nepodléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce) a cena díla.
- 4.12.7. V případě, že ze závěru Zjišťovacího řízení vyplyne nutnost posoudit záměr v celém procesu EIA, bude na základě připomínek a požadavků dopracována Dokumentace EIA Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Položka Dokumentace EIA bude samostatně oceněna a v případě, že ze závěru Zjišťovacího řízení vyplyne, že předmětný záměr nepodléhá dalšímu posuzování, bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce) a cena díla.
- 4.12.8. Upozorňujeme, že část záměru prochází CHKO Poodří a stejnojmennou EVL a PO. Dále se nachází v PR Rezavka a Polanský les, v záplavovém území řeky Odry a v CHLÚ Čs. část Hornoslezské pánve a Rychvald.
- 4.12.9. Součástí DUR bude posouzení krajinného rázu, zemědělská a lesní příloha, havarijní a povodňový plán, dále viz VTP bod 2.3.19., 4.5.1 – 4.5.18. Případná protihluková opatření vyplývající z akustické studie budou před představením orgánu ochrany veřejného zdraví projednána a odsouhlasena Zadavatelem.

## 5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

### 5.1. Mimoúrovňové křížení – přesmyk

- 5.1.1. Na základě aktuálně provedených průzkumů musí být specifikovány a zhodnoceny možnosti technického řešení směrů Opava → Ostrava-Kunčice a Přerov → Bohumín jejich mimoúrovňovým křížením – přesmykem, vedeným v samostatné stopě. Toto technické řešení bude zpracováno v I. etapě formou Doprovodné dokumentace k záměru projektu.
- 5.1.2. Rozsah příloh Doprovodné dokumentace pro porovnání a projednání variant přesmyku železničním mostem či hloubeným tunelem:



Situace 1:1000 vč. návrhu GPK, podélné řezy, charakteristické příčné řezy, stručný technický popis variant, zhodnocení variant z hlediska územního, technického, ekonomického (investiční náklady, náklady na údržbu) a provozního (posouzení dopadu dané varianty na rozsah výluk).

- 5.1.3. Při posouzení variant se bude vycházet z geotechnických průzkumů a dalších podkladů, zejména s ohledem na riziko záplav a možnou existenci starých důlních děl.

## 5.2. Upřesnění rozsahu ZP

- 5.2.1. Rozsah ZP definovaný v příloze 1 Směrnice MD č. V-2/2012 v platném znění se upřesňuje následovně:

- **textová část ZP** – v bodě 4 Požadavky na technické řešení se uvede základní popis navrženého technického řešení, kapacitní údaje, technické řešení (v rozsahu podle kapitoly 4 těchto ZTP),
- **přílohová část ZP** – v příloze B bude také doložen přehled investičních nákladů sestavený na základě Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni Studie proveditelnosti),
- **přílohová část ZP** – v příloze D Orientační výkres se zároveň doloží situace 1:1000 celého železničního uzlu,
- **přílohová část ZP** – v příloze K Ostatní přílohy se uvedou případné rozhodující doklady z projednání ZP. Ostatní doklady (stanoviska složek SZDC a jejich vypořádání, záznamy z interních porad apod.) budou předány samostatně mimo soubor příloh ZP.

Dokumentace v uvedeném rozsahu bude předložena v dílčím termínu k připomínkám a projednána se složkami SZDC (podle pokynů Objednatele).

## 5.3. Podklady k územní studii

- 5.3.1. Je nutné prověřit následující kolizní místa (případně jiná, vzešlá z návrhu technického řešení) vzhledem k případné lokální změně územního plánu ve smyslu změny funkčních ploch (viz též SP, A bod 5.2.4.):

- V kat. území Třebovice ve Slezsku je nově navržena 3. kolej zapojená do severního zhlaví žst. Ostrava-Svinov, která vybočuje z plochy vymezené pro železniční dopravu. Jedná se o parcely č. 1377 (vlastník Veolia Energie ČR, a.s) a 4431/33 (ČR, Státní pozemkový úřad). Jedná se o pás pozemků v délce cca 85 m ve vzdálenosti 3,6 - 5,2 m od osy navržené 3. koleje. Jde o hraniční souběh, kdy nešlo ve stupni přípravy studie proveditelnosti garantovat, že tyto plochy nebudou dotčeny. Umístění stavby železniční koleje v této ploše není v souladu s Územním plánem Ostravy.
- Cizí pozemky jsou v omezené míře dotčeny v oblasti přesmyku. Jedná se o lokalitu u ulice Chemické, k. ú. Mariánské Hory a Nová Ves u Ostravy. Je dotčeno několik pozemků Statutárního města Ostravy a společnosti Borsod Chem MCHZ, s.r.o.

## 5.4. Etapizace a výluky pro geotechnický průzkum

- 5.4.1. Z hlediska schvalovacího procesu Objednatele je nutné časové oddělení první a druhé etapy projekčních prací. Začátek druhé etapy (zahájení prací na DUR) následuje teprve na písemný pokyn Objednatele, po schválení ZP v Centrální komisi MD.

- 5.4.2. Před započítáním prací na DUR v další etapě zhotovitel ověří možnost využití geodetických podkladů u správce dat (SZG Olomouc) – zejména existenci a rozsah stávajícího bodového pole a mapových a geodetických podkladů v daném úseku a jejich použitelnost pro stavbu.

- 5.4.3. Požadavky na výluky pro geotechnický průzkum:

- Potřeby výluk pro podrobný geotechnický průzkum stanovuje Zhotovitel.
- Výluky pro provedení podrobného geotechnického průzkumu je nutné nárokovat, dle pravidel pro plánování výlukové činnosti na tratích provozovaných SZDC, s ročním předstihem, nebo alespoň nejméně 3 měsíce před požadovaným termínem průzkumu prostřednictvím zástupce SSV.
- Výluky pro provedení doplňkového geotechnického průzkumu (hodinové, denní) je nutné nárokovat, dle pravidel pro plánování výlukové činnosti na tratích provozovaných SZDC, nejméně 3 měsíce před požadovaným termínem průzkumu. Nárokovány mohou být pouze výluky v maximálním rozsahu 6 až 8 hodin. Počet výluk musí být nárokován s ohledem na již provedený podrobný geotechnický průzkum, v přiměřeném množství a s ohledem na omezení železničního provozu.

## 5.5. Definitivní odevzdání díla -DUR

- 5.5.1. Listinná podoba - celkem 4x, z toho dva autorizované tisky pro SU;

- 5.5.2. Elektronická podoba: 6x (z toho 2x v otevřené formě – formáty dgn, MS Word, MS Excel, - bez rozpočtů 1x v uzavřené formě TreeInfo – formát pdf/A – bez rozpočtů, 4x v uzavřené formě – formát pdf/A – bez rozpočtů) a 2x v digitální formě náklady stavby (z toho 1x v otevřené formě a 1x v uzavřené formě).

## 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

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://www.tudc.cz/> nebo

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