

DÍL 2 ZÁVAZNÝ VZOR SMLOUVY

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

„Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí“



Správa železniční dopravní cesty

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE



**Operační program
Doprava**



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ	3
1.1	ÚČEL PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.2	UMÍSTĚNÍ STAVBY	4
2.	ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA	5
2.1	ROZSAH STAVBY	5
2.2	KOORDINACE STAVBY S NAVAZUJÍCÍMI A DOTČENÝMI STAVBAMI	5
2.3	POSUZOVÁNÍ SHODY – INTEROPERABILITA	6
2.4	REALIZAČNÍ DOKUMENTACE STAVBY	6
2.5	DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ STAVBY (DSPS)	7
3.	ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA	8
3.1	VŠEOBECNÉ POŽADAVKY	8
3.2	ŽELEZNIČNÍ SPODEK, SVRŠEK, NÁSTUPIŠTĚ A PŘEJEZDY	9
3.3	MOSTNÍ KONSTRUKCE, OCELOVÉ A BETONOVÉ KONSTRUKCE	11
3.4	OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY A PŘELOŽKY SÍTÍ	12
3.5	POZEMNÍ OBJEKTY	12
3.6	TRAKČNÍ VEDENÍ	13
3.7	SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	14
3.8	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	15
4.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	16

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

1.1 Účel předmětu díla

Účelem stavby je pomocí souhrnu technických návrhů a opatření zajistit následující vylepšení, která odstraní nevyhovující současný stav:

- Zvýšení traťové rychlosti.
- Zvýšení propustné výkonnosti trati.
- Zvýšení bezpečnosti cestujících.
- Zvýšení kultury cestování.
- Zajištění vyhovujícího technického stavu železničního svršku a spodku.
- Náhrada zastaralého zabezpečovacího a sdělovacího zařízení novou technologií, umožňující dálkové řízení provozu.
- Odstranění zbytné dopravní infrastruktury ve stanici.

Z hlediska přepravních vazeb bude ŽST připravena na bezproblémové odbavení plánované poptávky po regionální železniční přepravě, včetně přepravy mezi Plzeňským a Jihočeským krajem. Realizací rekonstrukce ŽST dojde ke zkrácení jízdních dob a přestupních vazeb ve stanici. Zvýší se propustnost trati. Instalací nových technologických zařízení bude zvýšena bezpečnost železničního provozu a zároveň budou sníženy provozní náklady. Železniční stanice bude připravena na plánované budoucí zdvoukolejnění celé trati č. 190 Plzeň – České Budějovice.

Na stavbu byl vypracován závěr zjišťovacího řízení, záměr nevyžaduje další posuzování z hlediska vlivů na životní prostředí.

Stávající stav:

Železniční stanice Horažďovice předměstí leží v km 289,610 trati č. 190. Železniční trať je ve směru na Plzeň dvoukolejná, ve směru na České Budějovice jednokolejná. Trať je provozována ve střídavé trakční soustavě 25 kV, 50Hz.

Stanice je vybavena 6 úrovněmi nástupiště s výškou nástupní hrany 200 mm nad T.K. Přístup na nástupiště je úrovněvý přes stávající provozované koleje liché skupiny. Podchod ve stanici neexistuje. Stávající rychlost ve stanici je vlivem nedostatečných parametrů směrových oblouků v hlavních kolejích rychlost jen 60 km/h. Rychlost v ostatních dopravních kolejích je 40 km/h. Konstrukce železničního spodku jsou ještě z velké části původní z doby výstavby trati. Celoplošné odvodnění železničního spodku stanice neexistuje. Stanice je vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie s ústředním stavědlem vzor 5007 se dvěma závislými stavědly z roku 1964 doplněné světelnými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou. Elektromechanické SZZ je obsluhováno výpravčím a dvěma signalisty. Ve stanici není např. osazen elektrický ohřev výměn. Z důvodu nedostatečného příkonu je jen část výpravní budovy vytápěna elektricky a zbývající část stále pevnými palivy. Trafostanice elektrického předtápěcího zařízení měla v posledních dvou letech tři vážné poruchy (požár transformátoru atp.). Záložní napájení zabezpečovacího zařízení není ve stanici instalováno, stejně jako z dnešního pohledu stále více užívané systémy dálkového ovládání a dálkové diagnostiky.

Navrhované řešení:

V rámci stavby budou provedeny práce na železničním svršku a spodku včetně řešení odvodnění, kabelizace tratě, staniční i traťové zab. zař., ohřev rozhodujících výměn, výstavba nových nástupišť a podchodu, výstavba technologického objektu, informační zařízení pro cestující a další potřebné technologie.

V ŽST Horažďovice předměstí budou zrušena stávající úrovněvá nástupiště a v nové konfiguraci kolejiště budou zbudovaná ostrovní mimoúrovňové a boční nástupiště se zajištěním mimoúrovňového přístupu podchodem.

V ŽST Horažďovice předměstí bude nahrazeno stávající staniční zabezpečovací zařízení novým zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 elektronického typu. SZZ bude ovládáno z nové dopravní kanceláře z pracoviště JOP. Je navrženo JOP se zálohou. dále zde bude umístěna deska nouzových obsluh.

Rovněž zabezpečení jízdy vlaků v mezistaničních úsecích bude zajištěno technologiemi 3. kategorie.

Sdělovací zařízení bude odpovídat konfiguraci zabezpečovacího zařízení. Podél trati bude položen traťový kabel a to i na odb. do stanice Horažďovice. Železniční stanice budou vybaveny místní kabelizací v nezbytně nutném rozsahu.

Pro účely informování cestujících bude v železniční stanici Horažďovice předměstí vybudováno rozhlasové zařízení, vizuální informační zařízení a hodinové zařízení připravené pro ovládání z dispečerského pracoviště. Pro účely monitorování veřejně přístupných prostor nástupišť, schodišť, podchodů bude vybudován kamerový systém.

Technologie oproti návrhu zpracovaném v přípravné dokumentaci nebude umístěna v samostatném technologickém objektu, ale pro její umístění bude využita část výpravní budovy. Investor tak akceptoval požadavek ČD a.s. (náklady na obě varianty byly rovnocenné). Tato část bude pro účely umístění technologie rekonstruována. Vzhledem k energetickým nárokům nově budovaných technologií si stavba vyžádá rozsáhlejší úpravy přípojek elektrické energie. Jejich řešení se ve smyslu energetického zákona smluvně zajišťuje s příslušnými dodavateli (ČEZ Di).

Stavba bude koncipována jako nezávislá na dostavbě pracoviště centrálního řízení provozu (CDP) Praha, bude však umožňovat připojení pracoviště dálkového ovládání na toto pracoviště.

Základním podkladem pro realizaci stavby je projektová dokumentace „Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí“, schválená Odborem přípravy staveb SŽDC, s.o., který bude zhotoviteli předán při podpisu smlouvy o dílo. Projekt stavby zpracoval projekční ústav METROPROJEKT Praha, a.s., nám. I.P.Pavlova 2/1786, Praha, 120 00.

1.2 Umístění stavby

Železniční stanice Horažďovice předměstí leží na trati č. 190 Plzeň – České Budějovice. Železniční trať propojující III. a IV. tranzitní železniční koridor, je vedena jako celostátní

dráha a je zařazena do systému TEN-T a Transevropské železniční sítě nákladní dopravy TERFN.

Stanice je mezilehlou stanicí pro trať č. 190 a odbočnou stanicí pro trať č. 185 Horažďovice předměstí – Domažlice.

Stavba Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí leží na severním okraji města Horažďovice. Konkrétně je stavba situována na severní okraj místní části Předměstí I, která je izolována od města Horažďovice volnou zemědělskou krajinou. Místní část Předměstí I vznikla v souvislosti s výstavbou železnice, je tvořena rodinnými domky a logicky je situována na jižní straně stavby podél komunikace II/139 směrem k městu Horažďovice. Komunikace II/139 odděluje pozemek na kterém je umístěna ŽST (pozemek stavby) od místní zástavby. Na severní straně navazuje na pozemek stavby volná krajina, bez souvislé zástavby, pouze severovýchodním směrem je cca ve vzdálenosti 250m izolovaná zástavba místní části Předměstí II.

Součástí stavby jsou také kabelové trasy. Kabelová trasa v úseku Střelské Hoštice – Horažďovice předměstí a Horažďovice je vedena po stávajících drážních pozemcích a kromě úseků v ŽST Horažďovice předměstí a ŽST Horažďovice je vedena volnou krajinou. Přípojka nn pro zastávku Jetenovice, je vedena mezi obcí Jetenovice a zast. Jetenovice podél místní komunikace jako vzdušné vedení. Trasa vedení vychází z okraje zastavěné části obce Jetenovice a k zast. Jetenovice vede volnou zemědělskou krajinou. Kabelová trasa v ŽST Pačejov, mezi dopravní kanceláří a vjezdovým návěstidlem, je situována opět na drážních pozemcích. Trasa vede zpočátku skalním zářezem, na který navazuje železniční násep.

Stavba je umístěna v Plzeňském a Jihočeském kraji. Dotýká se katastrálních území Střelskohoštická Lhota, Střelské Hoštice, Horažďovice, Velký Bor u Horažďovic, Jetenovice, Pačejov převážně na pozemcích ve vlastnictví SŽDC, s.o. a ČD, a.s.

Na stavbu bylo vydáno dne 8.10.2013 Odborem výstavby a územního plánování Městského úřadu Horažďovice územní rozhodnutí č.j.MH/04376/2013/OVÚP/PA. Právní moci nabylo dne 09.11.2013.

O stavební povolení bylo požádáno.

2. ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA

2.1 Rozsah stavby

Stavba bude realizována v rozsahu dle projektu stavby „Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí“.

2.2 Koordinace stavby s navazujícími a dotčenými stavbami

V časovém předstihu jsou v daném úseku realizovány tyto stavby:

1. Podmiňující stavbou z hlediska odvodu odpadních vod a zásobování pitnou vodou je **výstavba kanalizace a vodovodu v oblasti Předměstí**. Investorem těchto staveb je Město Horažďovice. Na tuto kanalizaci a vodovodní řad bude napojena nová technologická budova.

2. Rekonstrukce PZM v km 285,541 a v 285,802 v ŽST Střelské Hoštice – v rámci této stavby jsou přikládány kabely pro potřeby stavby předmětné. (doba realizace 4/2014 – cca 2/2015)

3. Rekonstrukce PZM v km 284,561 a SZZ v ŽST Střelské Hoštice (doba realizace 4/2014 – cca 2/2015)

4. Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice (doba realizace 4/2014 – cca 8/2015)

5. Stavbu je také nutno koordinovat s připravovanými stavbami „**GSM-R České Budějovice - Plzeň**“ (V prostoru ŽST Horažďovice předměstí bude umístěn GSM-R síť. Kabelové propojení stožáru s novou technologickou budovou bude umožněno pomocí kabelovodu, který bude dimenzován na umístění kabelů GSM-R), „**Peronizace v ŽST Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 - 304,009**“.

2.3 Posuzování shody – interoperabilita

Na VÚŽ byla podána žádost o posouzení shody a to vzhledem k subsystému řízení a zabezpečení, energie a infrastruktury.

2.4 Realizační dokumentace stavby

Součástí předmětu díla je i vyhotovení realizační projektové dokumentace, zpracované v podrobnostech, určujících závazné požadavky tvarové/hmotové, materiálové, technologické a technické, dispoziční a provozní, množství, jakost a charakteristické vlastnosti stavebního díla a instalovaných zařízení nutných k provedení stavby, včetně dokumentace výrobní, montážní a dílenské (projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro provádění stavby, vyhláška č. 146/2008 Sb., příloha č. 6) prioritně pro:

- provozní soubory staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně návazností na technologie sdělovacího zařízení a včetně zpracování přechodových stavů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v souladu s POV,
- provozní soubory sdělovacího zařízení, včetně zpracování přechodových stavů,
- vyhotovení dokumentace pro provedení vodotěsné izolace (SVI) v rozsahu dle směrnice SŽDC č.11/2006, přílohy č.5, část 4. Technologické postupy SVI budou doloženy platným osvědčením SVI, vydaném SŽDC a schváleny TDI.
- vyhotovení dokumentace pro provedení protikorozní ochrany ocelové konstrukce (PKO) v rozsahu dle směrnice SŽDC č.11/2006, přílohy č.5, část 5. Technologické postupy PKO budou doloženy platným osvědčením ONS vydaném SŽDC a schváleny TDI.
- zpracování technologických postupů (TP) provádění prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby (především v plánované výluce) jednotlivých SO, které obsahují především:
 - o TP betonáže nosných konstrukcí a spodní stavby dle TKP 18
 - o TP trysková injektáž dle TKP 24
 - o TP injektáž a hloubkového spárování kamenného zdiva dle TKP 23
 - o TP reprofilace a sanace betonové konstrukce dle TKP 23

- TP vodotěsné izolace nosné konstrukce a spodní stavby dle TKP 22
- TP protikorozi ochrana ocelové konstrukce dle TKP 25
- u ostatních PS a SO v přiměřeném rozsahu nutném pro realizaci stavby,
- zhotovení projektu odpadového hospodářství

2.5 Dokumentace skutečného provedení stavby

Zhotovitel stavby se zavazuje:

- zajistit v souladu s podmínkami stavebního povolení zapracování všech stanovených podmínek a vyhotovení dokumentace stavby dle skutečného stavu provedení díla včetně zakreslení změn (ve dvou vyhotoveních v papírové formě) a předá ji objednateli k odsouhlasení a k vyznačení případných požadovaných úprav nejpozději 7 dnů před zahájením přejímacího řízení díla v souladu s drážními předpisy,
- odevzdat objednateli dokumentaci skutečného provedení stavby ve formě odpovídající drážním předpisům v trvalém provedení (černotisk) a v digitální formě do 6 měsíců ode dne, kdy byl vydán Protokol o převzetí prací pro celé dílo. Změny budou zaměřeny s přesností odpovídající ČSN 73 0212-4,
- předat dokumentaci skutečného provedení mostních objektů v černotisku 2x pro archiv příslušné Správy dopravní cesty, Správa mostů a tunelů, a 1x pro archiv Stavební správy Plzeň;
- prokázat závazným způsobem zajištění zpracování dokumentace skutečného provedení stavby ve vlastní nabídce,
- dodat objednateli digitální dokumentaci skutečného stavu na CD nosičích ve čtyřech vyhotoveních,
- že odpovídá za soulad tištěné a digitální podoby dokumentace,
- že geodetickou část dokumentace zpracuje podle předpisů příslušných geodetické dokumentaci s tím, že v případě předávání změn bude rozsah geodetické dokumentace rozšířen o výkresy všech koordinačních situací, včetně stávajícího stavu a stávajících podzemních vedení a zařízení ve formátu *.DGN v souřadnicích S-JTSK. Seznam souřadnic bude též dodán v digitálním souboru typu *.asc.

Zhotovitel digitální dokumentace stavby poskytuje záruku za:

- obsah a správnost dodaných médií skutečného provedení stavby po dobu dvou let po uplynutí záruční doby díla,
- soulad s papírovou podobou dokumentace po dobu dvou let po uplynutí záruční doby díla,
- úplnost dokumentace po dobu archivace u objednatele, to jest do skončení záruky a vypořádání poslední reklamace,
- funkčnost dokumentace a editovatelnost souborů po dobu archivace u objednatele, to jest do skončení všech záruk a vypořádání poslední reklamace,
- za soulad dokumentace skutečného provedení se skutečností po dobu existence díla (stavby),
- za části, u kterých zhotovitel uplatňuje ochranu podle autorského práva, a to po celou dobu trvání požadovaných práv.

Součástí dokumentace dle skutečného stavu provedení kromě jiného budou:

- technické zprávy opravené a doplněné o konkrétní údaje o použitém materiálu tam, kde tyto údaje zhotovitel projektové dokumentace nesmí uvádět,
- doložené zatížitelnosti mostních objektů dle vyhl. 177/1995 Sb., § 25 odst. 11 (výsledná tab. zatížitelnosti mostních objektů SR 5). Rozsah dokumentace skutečného provedení je uveden v předpise SŽDC, s.o., Správa mostů, S5,
- km polohy začátků a konců staveb železničního spodku,

- podélný profil sanačních vrstev s uvedením km poloh a zakreslením odvodňovacích zařízení,
- výsledky měření únosnosti žel. spodku,
- dokumentace skutečného provedení výstroje dráhy,
- výsledky měření elektromagnetické kompatibility (EMC),
- soupis použitých výjimek z předpisů a norem.

Dokumentace skutečného provedení stavby bude dodána ve třech vyhotoveních v černotisku (2 x OŘ, 1 x SSZ) a v digitální podobě.

3. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

3.1 Všeobecné požadavky

- zhotovitel obdrží jako součást zadávací dokumentace kompletní digitální projektovou dokumentaci stavby. V rámci zadávací dokumentace uchazeč obdrží dále souhrnný soupis prací a výkazů výměr v tištěné a v digitální formě. V případě nesouladu mezi údaji v tištěné podobě (a současně v digitální podobě v uzavřené formě ve formátu *.pdf) a otevřenou (*.xls) formou, platí otevřená forma *.xls, Podrobněji viz Díl 4 Soupis prací, Část 1 Komentář k soupisu prací.
- před zahájením prací na objektech, jejichž součástí jsou „Určená technická zařízení“ ve smyslu vyhlášky č. 100/1995 Sb., zadavatel požaduje předložení dokladu o tom, že uchazeč má zajištěnou spolupráci právnické osoby. Z tohoto dokladu musí být zřejmé, že se vztahuje k plnění předmětné zakázky a bez jeho předložení nebude možné zahájit práce na výše uvedených objektech.
- zhotovitel bude respektovat všechna upozornění a podmínky uložené pro realizaci stavby v části „B“ projektu stavby a zvaží všechna doporučení uvedená tamtéž.
- součástí předmětu díla je dále:
 - o vyzískané kolejové páry určené k regeneraci zhotovitel po předešlém projednání s Oblastním ředitelstvím převezme, uloží a protokolárně předá příslušné správě tratí,
 - o provedení regenerace užitého materiálu, který bude v rámci stavby znovu použit v rozsahu daném projektovou dokumentací a příslušnými drážními předpisy zhotovitel ocení ve své nabídce. Konkrétní rozsah regenerace a její cena bude stanovena odbornou komisí objednatele až po vyzískání jednotlivých materiálů a určení provedení příslušných položek regenerace a konečná cena bude upravena při realizaci.
 - o korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům,
 - o stanovení minimálních zemních odporů jednotlivých zařízení,
 - o zřízení geodetického bodového pole a veškerá geodetická měření nutná k provedení díla,
 - o zajištění dozoru v obvodu stavby.
- zhotovitel je povinen v případě potřeby zajistit po dobu přechodných stavů, přechodné nefunkčnosti zařízení, jejich provizorní řešení včetně personálního zajištění jejich provozu zdravotně a odborně způsobilými osobami (např. provizorní nástupiště, přejezdy a přechody, přístupové cesty, osvětlení, sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, náhradní napájení energiemi, odvod příp. čerpání odpadních, dešťových a drenážních vod, apod.),

- zhotovitel musí na vyloučených zařízeních dopravní cesty učinit taková opatření, aby vyloučení zařízení nebo provozované koleje či omezení traťové rychlosti bylo co nejkratší
- po vytýčení kabelových tras a před zahájením výkopových prací je zhotovitel povinen svolat na místě stavby jednání za účasti zhotovitele projektové dokumentace, jednotlivých podzhotovitelů a objednatele. Cílem je upřesnit trasy kabelů a zkoordinovat provádění výkopových prací na kabelové kynetě s pracemi na železničním spodku. Z jednání je zhotovitel povinen provést záznam. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inženýrských sítí,
- zhotovitel musí v rámci přejímacích řízení vytvořit časový prostor pro činnost odborných komisí objednatele v rozmezí cca 10 až 30 dní před předáním stavby (nebo její části) objednateli v závislosti na rozsahu zařízení,
- zhotovitel musí v dostatečném předstihu před ukončením jednotlivých stavebních postupů a výluk předat pověřenému pracovníkovi objednatele všechny potřebné podklady pro zpracování úprav staničního řádu ve smyslu předpisu SŽDC D5,
- zhotovitel bude respektovat případné podmínky, připomínky a požadavky veřejnoprávních orgánů, které budou obsaženy ve stavebním povolení, jehož vydání v současné době objednatel zajišťuje,
- předání staveniště zhotoviteli zajistí objednatel až po podpisu smlouvy o dílo oběma stranami a po nabytí právní moci stavebního povolení.
- Zhotovitel při oceňování položky týkající se kácení dřevin v SO 03 36 01 zahrne do její ceny náhradní výsadbu i následnou péči o vysazené dřeviny po dobu 5ti let dle podmínek uložených Odborem životního prostředí MěÚ Horažďovice.
- V oblasti, ve které se stavba nalézá, se může vyskytovat munice z dob 2. světové války. Z tohoto důvodu doporučujeme zhotoviteli nechat provést pyrotechnický průzkum.
- V závislosti na použité technologii pro rozrušení horniny v rámci stavby zhotovitel v případě potřeby povede jednání se zainteresovanými organizacemi (Báňský úřad, ..)

3.2 Železniční spodek, svršek, nástupiště a přejezdy

- zhotovitel zabezpečí u železničního svršku broušení podle TKP čl. 8.3.8.,
- materiál kolejového lože je v majetku objednatele, který preferuje jeho maximální opětovné využití; na základě zjištěných hodnot a v souladu s projektem stavby zhotovitel zabezpečí maximální využití těžných materiálů kolejového lože a výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti objednatele; obecně u všech materiálů a zvláště u recyklovatelných (štěrkové lože, povrchy komunikací, příp. další), musí zhotovitel v rámci realizace díla přednostně využít materiál ze zdrojů stavby místo nákupu nového, který by v konečném důsledku znamenal neefektivní nakládání s finančními prostředky a neekologický přístup, ke kterému je zhotovitel zavázán touto zadávací dokumentací,
- deklarace jakosti dodávaného kameniva musí být v místě převzetí zásilky a v místě ukládání kameniva (na skládku nebo do kolejového lože) k dispozici zhotoviteli i technickému dozoru bezprostředně při přejímce dodávky, respektive před začátkem vykládky kameniva z přepravních prostředků; kamenivo, u kterého není deklarována jakost v souladu s OTP ČD, nesmí být vyloženo v obvodu staveniště,

- při užívání kameniva třídy B I ze skládky do kolejového lože je zhotovitel povinen provádět přetřídění kameniva na mobilní třídíče a prokazovat jeho kvalitu kontrolními zkouškami v rozsahu:
 - o zrnitost - min. 1 zkouška na každých 500 t,
 - o odplavitelné, cizorodé, popřípadě rozlišné částice - min. 1 zkouška na každých 1000 t
 - o tvarový index 3 a 5 - min. 1 zkouška na každých 1000 t,
- pokud výsledky i jen jednoho z uvedených parametrů neodpovídají hodnotám uvedeným ve VTP, musí být kamenivo zařazeno do té jakostní třídy (BII nebo C), které příslušná hodnota odpovídá a použito v souladu s touto jakostní třídou nebo odstraněno ze stavby; skládky musí být označeny tabulemi udávajícími frakci, třídu a dodavatele kameniva pro každý lom zvlášť; před odstraněním skládky nevyhovujícího kameniva ze staveniště musí být skládka označena tabulí „Nevyhovuje pro kolejové lože“,
- zhotovitel je povinen neprodleně oznámit pracovníkům technického dozoru uplatnění reklamace kameniva a předat kopie dokladů o způsobu jejího vyřízení včetně protokolů o případných zkouškách prováděných v rámci reklamace; pracovník stavebního dozoru postoupí opis těchto podkladů TÚDC S13 OJMP,
- pracovník technického dozoru má právo požadovat na zhotoviteli prokázání kvality kameniva ve zřizovaném kolejovém loži dle VTP, a to kdykoli v průběhu stavby; kvalitu kameniva je v tomto případě zhotovitel povinen prokázat zkouškami na vzorcích odebraných z kolejového lože, případně z jeho jednotlivých vrstev v místech určených pracovníkem stavebního dozoru,
- zhotovitel je povinen na vlastní náklady prokázat petrografickým rozbořem původ kameniva, pokud má objednatel důvodné podezření, že kamenivo na skládce nebo ve stavbě nepochází od výrobců, udaných v závazném seznamu výrobců ČD, nebo pokud není dodržena jakost kameniva a zhotovitel nezpochybnitelně neprokáže výrobce kameniva,
- v případě, že je stavba pojižděna dopravními prostředky v rozporu s čl. 7.4.2 TKP, je zhotovitel povinen na vyzvání pracovníka technického dozoru prokázat na vlastní náklady ostrohranost kameniva zkouškou zaoblenosti hran dle ČSN 72 1172; počet a místa odběru zkušebních vzorků určí pracovník stavebního dozoru,
- zhotovitel je povinen zajistit v maximální možné míře zřizování ucelených úseků kolejového lože z kameniva, dodaného jedním výrobcem (lomem), a to s ohledem na homogenitu vlastností kameniva a řešení případných reklamací,
- zhotovitel je povinen zajistit provedení definitivního zajištění prostorové polohy koleje včetně zpracování příslušné dokumentace; provedení se doporučuje konzultovat s příslušným územním pracovištěm Střediska železniční geodézie,
- zhotovitel je povinen koordinovat práce na železničním spodku s ostatními profesemi; pokládka kabelových tras a s ní spojené zásahy do vybudované zemní pláně (výkop rýh) musí být dle možnosti prováděna ještě před úpravou rovinatosti zemní pláně a jejím hutněním. Zapomenuté a dodatečně prováděné rýhy a překopy zemní pláně nebudou tolerovány. Obzvláště pak pokládka chrániček musí být zkoordinována tak, aby chráničky byly položeny do odkryté zemní pláně, řádně zasypány a zásyp zhutněn a až pak došlo k finální úpravě zemní pláně; je nepřípustné chráničky osazovat do hotové zemní pláně nebo už přes zřízenou konstrukční vrstvu,

Těleso železničního spodku je navrženo tak, aby pro:

- hlavní traťové a hlavní staniční koleje dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 30 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 50 MPa (koleje č. 1, 2).
- hlavní traťové a hlavní staniční koleje dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 20 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 40 MPa (kolej č. 3).
- předjízdne koleje ve stanicích na tratích celostátních dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 20MPa a na pláni tělesa železničního spodku min.hodnotu 40MPa (koleje č. 4, 5, 7 a 7a).
- ostatní koleje ve stanicích na tratích celostátních na pláni tělesa železničního spodku dosáhlo min. hodnotu 30 Mpa (koleje č. 6a, 6, 9, 11)

Proti nepříznivým účinkům povrchových a podzemních vod je těleso zajištěno systémem trativodů, svodných a kanalizačních potrubí, která odvodňují železniční spodek a zároveň odvádějí vodu ze zpevněných ploch.

3.3 Mostní konstrukce, ocelové a betonové konstrukce

Traťový úsek 0401 Č. Velenice - Plzeň (Nemanice - Plzeň), je řazen do 1. třídy dle předpisu 18/1986 - PMR, zveřejněném ve Věstníku dopravy č. 6/1987.

Svislá zatížení pro navrhování nových nosných konstrukcí jsou následující :

Podle ČSN EN 1991 - 2 Zatížení mostů dopravou byl při návrhu použit model zatížení LM71 s národním klasifikačním koeficientem 1,21, doplněný modelem zatížení SW/2, reprezentující statický účinek svislého zatížení těžkou železniční dopravou. Pro posuzování spojitých konstrukcí se dále použije model zatížení SW/0, reprezentující účinek svislého zatížení normální železniční dopravou.

objednatel požaduje, aby zhotovitel zajistil u železobetonových konstrukcí kritérium 28 dní od betonáže do zatížení pohyblivým zatížením kolejovými vozidly; v případě, že nebude možno tento zásadní požadavek ČSN EN 1992-2 (Navrhování betonových konstrukcí, část 2 Betonové mosty) splnit z prokazatelných provozních důvodů (důvodem není nedodržení časového HMG stavebního objektu), doloží zhotovitel souhlas generálního projektanta se zahájením provozu v kratší době než 28 dní od betonáže, včetně statického posouzení betonové konstrukce,

- dále požaduje, aby betonové konstrukce, vystavené působení mrazu, obsahovaly SVP XF1 až XF4, konstrukce mimo dosah mrazu XA1 až XA3; podrobné požadavky na výstavbu betonových a železobetonových konstrukcí ve smyslu TKP 17, 18 zpracuje zhotovitel v dokumentaci dodavatele pro mostní objekty a tunely dle směrnice SŽDC č.11/2006, příloha 5.část 3 a předloží ke schválení TDI; požadavky na kvalitu betonu jsou uvedeny v TKP,
- objednatel požaduje, aby bylo provedeno korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům na spodní straně mostů a výztuže všech mostů, včetně protokolu o korozním měření dle předpisu SR 5/7 a u betonových opěrných zdí,
- objednatel požaduje provedení betonových ploch u monolitických a prefabrikovaných konstrukcí mostních objektů v kvalitě pohledového betonu dle TKP 17, 18,
- u mostních objektů budou v souladu s ČSN 73 6201 umístěny tzv. pozorované body a vyznačen letopočet provedení stavby,
- žádost o provedení hlavní prohlídky umělých staveb zašle zhotovitel písemně minimálně 15 dnů před konáním hlavní prohlídky ve smyslu předpisu SŽDC S5 (správa mostů) na OŘ Plzeň.

Podchod

Poloha nového železničního podchodu je 289,637.423 km. Nový podchod zajišťuje mimoúrovňový bezbariérový přístup od výpravní budovy na ostrovní nástupiště u kolejí č. 5 a č. 1. Výstup u výpravní budovy tvoří schodiště a výtah. Přístup na nástupiště u výpravní budovy je zajištěn vyrovnávacím schodištěm a rampou pro bezbariérový přístup. Výstup na ostrovní nástupiště tvoří dvojice schodišť průchozí šířky 1,6 m a výtah nosnosti 1000 kg.

Mostní konstrukce podchodu je navržena jako uzavřený železobetonový rám. Založení všech konstrukcí bude plošné, pod hladinou spodní vody. Všechny části podchodu budou zastřešeny.

Výstavba podchodu bude probíhat v jedné etapě.

Propustky

Stavba zahrnuje i rekonstrukci 4 propustků v km: 289,244, 290,053, 290,626, 0,440

Návěsní krakorec

Předmětem projektu je stavba nového železničního návěsního krakorce přes kolej č. 1 a kolej č. 2 v km 289,305 dle schváleného typového projektu (SUDOP Praha a.s.). Délka výložníku je 9m.

3.4 Ostatní inženýrské objekty

- před zahájením přeložek sítí provede zhotovitel vytyčení stávajících podzemních sítí,
- zhotovitel zajistí koordinaci staveb elektrických přípojek investorů ČEZ Distribuce, a.s., které jsou smluvně zajištěny pro potřeby této stavby,
- zhotovitel zajistí koordinaci této stavby s navazujícími stavbami Města Horažďovice (kanalizace, komunikace) a SÚS.

3.5 Pozemní objekty

Nástupiště

Ve stanici je navrženo ostrovní mimoúrovňové a boční nástupiště. Obě nástupiště jsou bezbariérově přístupná. Bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště je zajištěn pomocí výtahů z podchodu u výpravní budovy a na nástupišti. Boční nástupiště je přímo napojeno na bezbariérovou komunikaci do přednádraží. Nástupiště budou vybaveny přístřešky.

Délka nástupní hrany : Pro ostrovní nástupiště to je 220m (délka 295m u kol. č.1 vznikla pouze doplněním dvou navzájem posunutých nástupních hran délky 220m o část jazykového nástupiště), u nástupiště směrem na Sušici to je 60m .

Výška nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice je v souladu s požadavky vyhlášky 177/1995 Sb.

Technologický objekt

Technologický objekt bude vystavěn na místě demolovaného přístavku výpravní budovy. Jedná se o přízemní nepodsklepený objekt s nízkou sedlovou střechou. Budou zde umístěny: místnosti elektrorozvoden, stavědlová ústředna, DRT, napájecí zdroje, sdělovací zařízení, trafokomora, místnost telematiky, dopravní kancelář, hygienické zařízení.

Budova EPZ

navržena v prostoru demolovaného skladu na uhlí jako prefabrikovaný technologický domek.

Stavební úpravy ve VB

Dále jsou ve stavbě zahrnuty stavební úpravy ve výpravní budově:

Řeší se úprava vstupu na bezbariérové WC, která spočívá v přemístění vstupních dveří do polohy stávajícího okna na západní straně budovy. A naopak přemístění okna místo původních vstupních dveří v místnosti č. 53 – WC invalidé.

V rámci stavebních úprav v dopravní kanceláři bude ubourán stávající vstup do dopravní kanceláře a vzniklý otvor bude zazděn.

V dopravní kanceláři bude vymístěna technologie, upraveny budou prostupy, omítky, podlaha, místnost bude vymalována. Stávající podlahové žlaby pro technologická zařízení budou zabetonovány.

Pokud v průběhu stavby dojde ke změně majetkoprávních vztahů ve vztahu k pozemkům či k budovám, zhotovitel bude tyto změny akceptovat,

3.6 Silnoproudé rozvody

vzhledem k energetickým nárokům nově budovaných technologií si stavba vyžádá rozsáhlejší úpravy přípojek elektrické energie z distribuční sítě; jejich řešení je ve smyslu energetického zákona smluvně zajištěno s příslušnými distributory (ČEZ Di); zhotovitel zajistí koordinaci realizace těchto přípojek s potřebami stavby,

pokud zhotovitel použije pro splnění požadavků objednatele zařízení, která nejsou zavedena pro provoz na drahách SŽDC, zajistí ve smyslu Směrnice č. 34/2007 č.j. 21 783/O7-OP Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Trakční vedení

Úpravy trakčního vedení vychází z navržených kolejových úprav, stavby podchodu a nových nástupišť železniční stanice, při plnění parametrů TSI. Trolejové vedení je navrženo pro cílové kolejové řešení dvoukolejně trati, to znamená, že umístění nových elektrických dělení na obou zhlavích je navrženo s ohledem na toto budoucí řešení.

Z dopravní technologie je navržen rozsah a rozdělení elektrizovaných kolejí do sekcí. Vzhledem k tomu, že kolej č.3 je využívána pro vlaky do Klatov, počítá se s jejím zatrolejováním až při elektrizaci této tratě.

EOV

EOV bude nainstalován na rozhodujících výhybkách pro jízdu na dopravní koleje. V ŽST Horažďovice předměstí bude celkem 20 vytápěných výhybek (č.3, č.5, č.6, č.7, č.9, č.10, č.16, č.17, č.18, č.19, č.20, č.21, č.22, č.23, č.24, č.25, č.26, č.27, č.28 a č.29). a bude napájen z trakce pomocí kioskových trafostanic s rozvaděčem RH a měřením spotřeby

elektrické energie pro EO.V. Hl. přívod pro napájení elektrickou energií rozvaděčů RH / REOV bude osazen samostatným elektroměrem s obchodním měřením SŽE.

EPZ

Předmětem tohoto stavebního objektu je výstavba pěti nových stojanů 3kV AC pro předtápění osobních vozů včetně jejich napojení pomocí nových kabelových rozvodů z nové trafostanice 27 / 3kV pro EPZ.

Ve stanici bude umístěno celkem 5 nových EPZ stojanů. Vedle každého stojanu bude umístěna ovládací skříň.

Součástí stavby budou stojany 230/400 V pro připojení vozů a motorových jednotek - 2 ks.

3.7 Sdělovací a zabezpečovací zařízení

Na rekonstruovaném kolejišti v ŽST Horažďovice předměstí bude nasazeno SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 elektronického typu. SZZ bude ovládáno z nové dopravní kanceláře z pracoviště JOP. Je navrženo JOP se zálohou. Dále zde bude umístěna deska nouzových obsluh. Rozsah stavění vlakových a posunových cest je zřejmý ze situačního schématu a dle schválených závěrových tabulek. Vnitřní výstroj SZZ bude umístěna v novém technologickém objektu (stavědlová ústředna a místnost zdrojů). Veškeré venkovní prvky SZZ budou nové. Jako prostředky pro spolupůsobení jízdou drážních vozidel budou použity staniční dvoupásové kolejové obvody o frekvenci 275 Hz a počítače náprav (PCN). Použité prvky KO a PCN musí vyhovovat požadavkům směrnice 2011/275/ES pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského konvenčního železničního systému a ostatním specifikacím a normám pro kompatibilitu mezi drážním vozidlem a systémy pro detekování vlaku.

Ve směrech Střelské Hoštice, Pačejov a Horažďovice budou zřízeny úvazky nových AH bez oddílových návěstidel.

Stávající traťové zabezpečovací zařízení bude nahrazeno novým zařízením 3. kategorie.

V rámci stavby bude zřízena hlavní kabelová trasa od technologické budovy k prvkům VTO a k sousedním stanicím. V obvodu stanice bude v maximálně možné míře využíván kabelovod. Kabelové trasy budou umístěny v souladu s předpisem SŽDC S4, TNŽ 34 2609, TNŽ 37 5715, ČSN 334050, ČSN 73 6005 a v souladu s podmínkami vyjádření příslušných správců podzemních řádů. Technologie bude umístěna v upravených prostorách stávající výpravní budově.

Stávající rozhlasová ústředna je za hranici své životnosti, bude demontována do šrotu a nahrazena novým zařízením, reproduktory včetně rozvodů ve výpravní budově budou ponechány, do vestibulu bude dodán nový reproduktor včetně rozvodu. Hlášení pro cestující bude probíhat automaticky z počítače s vazbou na systém GTN. Rozhlas bude rovněž umožňovat manuální hlášení. Pro snazší orientaci nevidomých a slabozrakých budou v železniční stanici instalovány orientační nebo hlasové majáčky.

ASHS bude instalován v prostorách stavědlové ústředny a místnosti baterií a napájecích zdrojů v železniční stanici Horažďovice předměstí.

Uvedené prostory budou umístěny v 1.NP nového technologického objektu.

Systém EZS je budován jako integrovaný systém založený na řídicí ústředně umístěné ve stanici a prostřednictvím vnitřní technologické sítě LAN připojené do PC s klientem systému DDTS ŽDC.

Pro informování cestujících bude vybudován nový vizuální informační systém.

Ke zlepšení dohledu v kolejišti, na nástupištích a v podchodu, v prostoru výtahů, bude instalován v ŽST Horažďovice předměstí IP kamerový systém.

Stavba bude koncipována jako nezávislá na dostavbě pracoviště centrálního řízení provozu (CDP) Praha, bude však umožňovat připojení pracoviště dálkového ovládání na CDP Praha.

Pokud zhotovitel použije pro splnění požadavků objednatele zařízení, která nejsou zavedena pro provoz na drahách SŽDC, zajistí ve smyslu Směrnice č. 34/2007 č.j. 21 783/O7-OP Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

3.8 Životní prostředí a nakládání s odpady

náklady vzniklé v souvislosti s manipulací s odpady budou vedeny u jednotlivých SO v ceně těchto SO, včetně poplatků za uložení na jednotlivých skládkách,

povinností zhotovitele je zajistit projednání přístupových komunikací k předmětné lokalitě s příslušnými orgány státní správy a Policií ČR,

v souladu s Metodickým návodem pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (MŽP Praha, leden 2008) bude před demolicemi provedena důkladná prohlídka a zní vyhotoven zápis. Odděleně budou odstraněny části stavby, které se stanou nebezpečnými odpady (upozorňujeme zejména na možný výskyt izolačních materiálů s obsahem azbestu),

zhotovitel předloží na vyžádání objednatele ke kontrole zejména průběžnou evidenci odpadů a oprávnění firem zajišťujících odstraňování odpadů. V případě vzniku nebezpečných odpadů zhotovitel dále předloží na vyžádání objednatele souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady a umožní objednateli kontrolu shromažďovacích míst nebezpečných odpadů,

dle lokálních potřeb zhotovitel v nezbytném rozsahu zajistí ochranu stanovišť výskytu volně žijících organismů dle § 5 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění,

upozorňujeme na povinnosti vyplývající ze závazného stanoviska Krajské hygienické stanice Plzeňského kraje č.j.: KHSPL/710647/376370618 ze dne 5.6.2014 - po realizaci stavby bude v chráněném venkovním prostoru stavby objektu č.p. 450 provedeno v denní a noční době měření hluku a vibrací.

Zhotovitel stavby musí respektovat a dodržet všechny podmínky uložené Odborem životního prostředí Městského úřadu Horažďovice stanovené při ústním jednání konaném 20.8.2014 a to zejména náhradní výsadba dřevin včetně následné péče (protokol MH/11792/2014).

4. ORGANIZACE VÝSTAVBY

Staveniště je umístěno na okraji městské části Horažďovice Předměstí I. V prostoru ŽST se jedná o rovinaté území s min. výškovým spádem. Navazující úsek budějovického zhlaví (proti směru staničení) přechází do skalního zářezu hlubokého až 10m za kterým následuje nízký násep. Plzeňské zhlaví je situováno na cca 4 m vysokém násypu, který přechází v do 4m hlubokého skalního zářezu v oblasti kolejových spojek. Za plzeňským zhlavím začíná trať stoupat ve sklonu cca 11 promile.

Staveniště je vymezeno drážním pozemkem převážně ve vlastnictví Českých drah. Pro realizaci stavby jsou v obvodu staveniště v dokumentaci vymezeny plochy, které budou dočasně sloužit jako plochy pro zařízení staveniště.

Staveniště je přístupné v prostoru ŽST kolejovou dopravou a z přilehlé komunikace II/139 i silniční dopravou. V oblastech zhlaví a spojek neexistuje v současnosti jiná přístupová komunikace než železnice. Pro stavbu se dá využít ještě přístupová komunikace do objektu depa, která bude hlavní přístupovou komunikací k recyklační základně. Je nutno dbát bezpečnosti cestujících v místech, kde se setkává veřejný provoz s provozem staveništním. Plochy zařízení staveniště musí být odděleny od veřejného prostoru zábranami. Připojení staveniště na zdroje vody a elektřiny je možné na všech místech stavby, stavebník si je projedná s příslušnými správci či vlastníky. Sociální zařízení si zajistí zhotovitel vlastní činností a zajistí jeho hygienickou údržbu.

Pokud si zhotovitel zvolí jiné plochy pro zařízení staveniště či jiné přístupové cesty, je povinen si jejich využití projednat s vlastníky a s příslušnými orgány

V průběhu stavby zajistí zhotovitel ochranu stávající zeleně, dodržování limitů hluku a vibrací, ochranu před prachem dle platných norem a nařízení vlády.

Délka trvání stavby se předpokládá 11 měsíců. V průběhu stavby bude docházet k výlukám železničního provozu, kdy bude železniční doprava nahrazena náhradní autobusovou dopravou. Harmonogram výluk je v dokumentaci zpracován tak, aby se dopady stavby na železniční provoz minimalizovaly.

Je nutno, aby zhotovitel dodržel termíny předem plánovaných výluk nebo aby včas signalizoval změny těchto termínů, aby dopravci mohli zajistit potřebná opatření. Zhotovitel bude svoji práci organizovat tak, aby nedocházelo k prodlužování povolených výluk. Zkrácení naplánovaných výluk zhotovitelem by objednatel považoval za přínosné.

Součástí nabídky ze strany zhotovitele je návrh řádkového časového harmonogramu prací včetně platebního kalendáře zahrnujícího také termíny pro zpracování realizační dokumentace, koordinaci se souběžně probíhajícími pracemi objednatele, případně souběžně probíhajícími stavbami cizích investorů, výlukovou činností s maximálním využitím výlukových časů, uzavírky pozemních komunikací projednaných s jejím správcem a odsouhlasené DI PČR, přechodové stavy, provozní zkoušky (kontrolní a zkušební plán) a veškeré práce a dodávky podzhotovitelů.

Při zpracování časového harmonogramu zhotovitelem je nutné vycházet z jednotlivých stavebních postupů, uvedených v POV projektu stavby a dodržet stanovené termíny předjednaných výluk s ohledem na stávající železniční dopravu a na nutnou náhradní autobusovou. Dopady za nesplnění podmínek dopravce ponese zhotovitel stavby.

V časovém harmonogramu prací zpracovaném zhotovitelem je nutno zohlednit dodržování a maximální využití přidělených výlukových časů, tomu odpovídající nasazení lidských a technických zdrojů a případné zavedení 12 hodinového směnného provozu. Je nutné časový harmonogram upravit a stavbu provádět tak, aby byla dodržena lhůta výstavby pro stavební část díla, přičemž časový posun způsobený termínem podpisu Smlouvy o dílo

oproti původnímu předpokladu není vyloučen. Stavební činnosti však musí být plánovány do roku 2015. Pokud to provozní podmínky stavby umožní, zadavatel požaduje, aby ukončení výlukových prací nebylo plánováno na dny pracovního volna a pracovního klidu.

V případě, že zhotovitel bude požadovat nad rámec POV poskytnutí pozemku, ke kterému má objednatel právo hospodařit, musí být tento požadavek předán objednateli nejméně čtyři měsíce před předpokládanou dobou nájmu předmětného pozemku.

V případě neočekávaných nutných technologických přestávek je zhotovitel povinen bezodkladně tuto skutečnost oznámit investorovi současně s návrhem řešení dalšího postupu stavby.