

Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 2. stavba

DÍL 2 ZÁVAZNÝ VZOR SMLOUVY

Příloha 2c ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

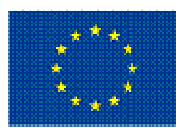


Správa železniční dopravní cesty

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE



Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

OBSAH:

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ.....	3
2. POPIS PŘEDMĚTNÉ STAVBY	3
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	4
4. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	4
5. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY.....	4

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

1.1 Zdůvodnění a účel stavby

Uzel Břeclav má mimořádné postavení, protože se zde sbíhá I. a II. tranzitní koridor a je současně příhraniční přechodovou stanicí do Rakouska a na Slovensko. V současné době je již modernizován traťový úsek I. koridoru Břeclav – Vranovice a Břeclav – st. hr. Rakousko a II. koridoru Břeclav – Hodonín.

Studie proveditelnosti prokázala skutečnost, že realizací projektu vzniknou významné ekonomické a společenské efekty. Se stavem bez projektu jsou naopak spojeny výrazné poklesy dopravních výkonů jak v osobní, tak nákladní dopravě.

Realizací stavby bude dosaženo výrazného zkvalitnění služeb v osobní i nákladní dopravě. Železniční uzel Břeclav je navíc součástí transevropské železniční sítě TEN-T a jeho modernizace tak přispívá k plnění priorit stanovených Rozhodnutím 1692/96/ES.

Přípravná dokumentace stavby „Rekonstrukce žel. uzlu Břeclav“ z 11/2004 řešila kompletní rekonstrukci žst. a byla rozdělena do etap 1 – 4. Etapy 1 – 3 již jsou v současné době zrealizovány jako stavba „Rekonstrukce žel. uzlu Břeclav, 1. stavba“.

V rámci 1. stavby byla ukončena rekonstrukce osobní části, severní části žst. a rekonstrukce jižního zhlaví.

Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 2. stavba řeší technickou, obsahovou a investiční aktualizaci poslední 4. etapy.

Rekonstrukční práce v rámci 1. stavby neměnily stávající konfiguraci kolejiště a bylo tedy možné provozovat stávající SZZ. Rekonstrukce středního zhlaví (83,430 – 84,635) mění zásadně celkovou konfiguraci kolejiště a to z důvodu změny přepravních proudů. Z těchto důvodů a díky nutnosti dodržet parametry interoperability bude provedena i celková rekonstrukce SZZ a souvisejících zařízení.

Konfigurace středního zhlaví fixuje současné nevyhovující kolejové schéma stanice:

Kolej č. 1 od Brna je zaústěna v přímém směru do koleje č. 5, kolej č. 2 od Brna do kusé koleje č. 3b, kolej č. 2 od Vídně do kusé koleje č. 3a, kolej č. 1 od Přerova do kusé koleje č. 4. Tím je znemožněn příjezd k nástupním hranám rychlostí vyšší než 40km/h, která je návěstěna již v přednádraží (cca 1000m od nástupištních hran). Průjezd přednádražím směr Brno a Přerov je po rekonstrukci v rámci 1. stavby, konstrukčně umožňuje rychlost 120/130km/h, traťová rychlost směr Hohenau po rekonstrukci je možná až 100km/h. Vzhledem k tomu představuje jízda odbočkou na středním zhlaví velkou časovou ztrátu, která znehodnocuje zkrácení jízdních dob dosažených modernizací navazujících úseků.

Rekonstrukcí stanice dojde k úpravě kolejového schématu, zvláště k umožnění přímých jízd Vídeň - Brno, zvýšení rychlosti do předjízdných kolejí a v kolejových spojkách a odstranění rychlostního omezení v obloucích navazujících na severní zhlaví.

Cílem rekonstrukce železničního uzlu Břeclav je zrychlení průjezdu vlaků ve směru Vídeň – Brno a Vídeň – Přerov.

Stavba zajistí zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu s dosažením kvalitativně vyšších parametrů z hlediska přechodnosti a zvýšení rychlosti dopravy. Účelem stavby je uvést žst. Břeclav do stavebnětechnického a provozního stavu tak, aby odpovídal parametrům stanoveným v dohodách vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie (UIC).

2. POPIS PŘEDMĚTNÉ STAVBY

„Současně zavedené omezení traťové rychlosti pro průjezd železničním uzlem Břeclav na 30 km/hod z důvodů technického stavu středního zhlaví představuje výrazné zpomalení železničního provozu a nárůst spotřeby energie. Pro udržení konkurenceschopnosti prvního a druhého tranzitního koridoru je nezbytné dokončit z velké části již provedenou celkovou modernizaci žel. uzlu s cílem zvýšení kvality dopravy zkrácením jízdních dob a zajištěním kompatibility nadnárodních železničních tahů celoevropského významu. Stávající charakter železniční tratě je již dlouhodobě stabilizován v území.

V rámci rekonstrukce žel. uzlu Břeclav, 2. stavba bude provedena komplexní rekonstrukce železničního spodku a svršku v oblasti středního zhlaví a rekonstrukce mostních objektů v této oblasti. Rekonstruováno bude trakční vedení, zařízení silnoproudé elektrotechniky, zabezpečovací a sdělovací zařízení. Pro možnost umístění kabelů a

nové technologie jsou součástí stavby také stavební úpravy ústředního stavědla, trafostanic a vybudování nového kabelovodu, včetně rekonstrukce stávajícího kabelovodu.

Stávající infrastruktura, objekty, rozvody a zařízení jsou z hlediska svého stavu odpovídající stáří a silnému železničnímu provozu.

Přehled hodnot kapacitních údajů stavby:

Kolej S49 na bet. pražcích tv. UIC60	4 322m
Kolej S49 na bet. pražcích tv. S49	1 038m
Výhybky nové, tv.UIC60	37 v.j.
Výhybky nové, tv.S49	11 v.j.
Výhybky regenerované	19 v.j.
Podkladní vrstvy štěrkodrti	11 050 m
Stabilizace vápenná tl.0,42 m	52 245 m
Rekonstrukce železničních mostů	1 ks
Rekonstrukce propustů	1 ks
Adaptace budov	870m
Kabelovou	1 413 m
Trafostanice 25/0,4 pro EOv a ZZ	5 ks
Nové rozvody 6 kV a 22kV	320 m
Nové rozvody nn	16 500 m
EOV	71 v.j.
TV nové	18 400 m
TV rekonstrukce	3 630 m
Kabelové trasy	5 500 m
Zapojovače	4 ks
Elektronické SZZ	1 ks
Výhybkové jednotky zapojené do SZZ	188 ks

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Územní rozhodnutí vydáno Městským úřadem Břeclav dne 27. 12. 2006 pod č.j.MUBR 72823/2006 (nabytí právní moci dne 30. 1. 2007);
- Schvalovací protokol projektu stavby – prozatím nebyl vydán;
- Stavební povolení vydáno Drážním úřadem, sekce stavební, oblast Olomouc – stavební povolení dosud nebylo nevydáno;

4. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

V průběhu zpracování projektu stavby nebyly zjištěny žádné související investice, které by mohly být předmětnou stavbou dráhy „Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 2. stavba“ dotčeny.

5. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládané zahájení prací: 01. 10. 2012

Skutečné zahájení prací: po podpisu SOD a nabytí právní moci stavebního povolení.

Ukončení prací: 15. 12. 2014

Uvedení zařízení do provozu: postupně po celcích

Lhůta pro předání souborného zpracování geodetické části

dokumentace skutečného provedení stavby: do 6 měsíců ode dne podpisu Předávacího protokolu pro celé Dílo, nejpozději však do 15. 06. 2015

Lhůta pro předání dokumentace skutečného provedení
v digitální formě včetně schválených závěrových tabulek
a související dokumentace dle skutečného provedení:

do 6 měsíců ode dne podpisu Předávacího
protokolu pro celé Dílo, nejpozději však do
15. 06. 2015