

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 2 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZHOTOVENÍ STAVBY

„Peronizace ŽST Chodov“

Datum vydání: 28. 01. 2016



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



OBSAH

OBSAH	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1. ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.2. UMÍSTĚNÍ STAVBY.....	3
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	3
2.1. PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE	3
2.2. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTACE	3
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	4
4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA	4
4.1. VŠEOBECNĚ.....	4
4.2. DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ STAVBY.....	4
4.3. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	4
4.4. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	4
4.5. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY.....	4
4.6. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY.....	5
5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY	5
5.1. OVLIVNĚNÍ ZE STAVEBNÍ ČINNOSTI SOUVISEJÍCÍCH (SOUSEDNÍCH) STAVEB (DRÁŽNÍCH I NEDRÁŽNÍCH) JE DLE ZÍSKANÝCH INFORMACÍ (KOO PORADA O DRÁŽNÍCH STAVBÁCH 27. 08. 2015, JEDNÁNÍ 08. 09. 2015 NA MĚÚ CHODOV).....	5
5.2. OVLIVNĚNÍ Z DŮVODU POSUNUTÍ TERMÍNU REALIZACE Z DŮVODU INVESTORSKÉHO A VYPLÝVAJÍCÍ POŽADAVKY NA VÝLUKOVOU ČINNOST:.....	6
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	7

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Účel a rozsah předmětu díla

- 1.1.1. Předmětem díla je zhotovení stavby „Peronizace ŽST Chodov“ jejímž cílem je peronizace a úpravy na infrastruktuře, aby došlo k maximálnímu zrychlení dopravy při průjezdu stanice. Předmět díla spočívá především v provedení peronizace stanice Chodov, zajištění bezbariérovosti, zkrácení jízdní doby při průjezdu stanicí, zkrácení přístupů pro cestující na nástupiště, zlepšení technických a technologických vlastností příslušné dopravní a provedení nutné rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, železničního svršku a spodku, mostních objektů, trakčních a energetických zařízení.
- 1.1.2. Rozsah díla „Peronizace ŽST Chodov“ je prezentována především zhotovením předmětné stavby, které rovněž čítá zajištění ostatních činností potřebných k zdárnému provedení stavby. Jsou to zejména doplňkový geologický či geotechnický průzkum.

1.2. Umístění stavby

Stavba bude probíhat na trati zařazené dle:

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1.2.1. Kategorie dráhy: | celostátní zařazená do sítě TEN-T |
| 1.2.2. Trať dle č. JŘ: | č. 140 Chomutov – Karlovy Vary – Cheb
č. 144 Loket – Nové Sedlo u Lokte – Chodov – Nová Role |
| 1.2.3. Traťový úsek dle č. TÚ: | 0112 Chomutov, západní zhlaví (mimo) – Cheb (mimo)
0191 Chodov (mimo) – Nová Role (mimo)
0251 Krásný Jez (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (mimo)
0252 Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Chodov (mimo) |
| 1.2.4. Kraj: | Karlovarský |
| Obec: | Jenišov, Mírová, Chodov, Nové Sedlo |
| Katastrální území: | Jenišov, Mírová, Dolní Chodov, Chránišov, Loučky u Lokte, Nové Sedlo u Lokte |
| 1.2.5. Začátek stavby: | 06/2016 |
| Konec stavby: | 12/2017 |

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1. Projektová dokumentace

- 2.1.1. Projekt stavby „Peronizace ŽST Chodov“, zpracovatel Sdružení MP+KTA – Peronizace ŽST Chodov.
Člen sdružení: METROPROJEKT Praha a.s., I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
Člen sdružení: KTA technika, s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň
- 2.1.2. Datum vyskladnění: 12/2015

2.2. Související dokumentace

- 2.2.1. Posuzovací protokol projektu SZDC čj: 1274/2016-SZDC-SSZ-UT2-Spi ze dne 12. 02. 2016
- 2.2.2. Schvalovací protokol projektu SZDC čj: ze dne
- 2.2.3. Stavební povolení č.j.: ze dne
Č.j. a datum bude doplněno před zadáním veřejné zakázky. Stavební povolení bude předáno bez zbytečného odkladu před podpisem Smlouvy vítěznému uchazeči.
- 2.2.4. Smlouva o smlouvě budoucí o zřízení věcného břemene služebnosti V-318/2015/Ada - Město Chodov
- 2.2.5. Smlouva o smlouvě budoucí nájemní S-3179/2015/Ada - Město Chodov
- 2.2.6. Smlouva o o právu provedení stavby S-3199/2015/Ada - České dráhy, a.s.
- 2.2.7. Smlouva o smlouvě budoucí nájemní S-3191/2015/Ada - Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.
Smlouvy a ostatní dokumenty, které jsou součástí dokladové části bez paraface, budou předány bez zbytečného odkladu před podpisem Smlouvy vítěznému uchazeči.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. Zhotovení stavby musí být provedeno v koordinaci s připravovanými, případně aktuálně realizovanými akcemi a to i cizích investorů, které přímo s předmětnou akcí souvisí nebo ji mohou ovlivnit. Součástí plnění díla je i zajištění koordinace při realizaci prací, poskytování a rozsahu výluk, přidělení prostorů pro staveniště v jednotlivých žst. apod. Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
- a) Modernizace ŽST Karlovy Vary – staniční část (SZDC, projekt stavby)
 - b) Revitalizace trati K. Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt (SZDC, projekt stavby)
 - c) Rekonstrukce přejezdu v km 193,244 na trati Chomutov – Cheb (SZDC, realizace 09/15 – 04/16)
 - d) Rekonstrukce PZS v km 188,909 (P84) na trati Chomutov – Cheb (SZDC, projekt stavby)
 - e) Chodov – Nádražní ulice, prostor přednádraží, chodník, část A (Město Chodov, DSP – PD)
 - f) Chodov – Nádražní ulice, prostor přednádraží, chodník, část B (Město Chodov, DSP – PD)

4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Zhotovitel aktualizuje průzkum správců inženýrských sítí.
- 4.1.2. Zhotovitel aktualizuje geodetické a mapové podklady (zaměřit případné změny v území uskutečněné mezi odevzdáním projektu a zahájením stavby).
- 4.1.3. Zhotovitel dořeší případné změny v zájmovém území stavby uskutečněné mezi odevzdáním projektu a zahájením stavby.
- 4.1.4. Zhotovitel zajistí základní archeologický výzkum odbornou organizací.

4.2. Dokumentace skutečného provedení stavby

- 4.2.1. **Zhotovitel předá Objednateli kompletní dokumentaci skutečného provedení stavby týkající se Díla, vše ve 3 vyhotoveních v listinné formě a v digitální formě dle bodu 8.3.5 VTP do 2 měsíců ode dne, kdy byl vydán Zápis o předání a převzetí Díla, nejpozději však do termínu ukončení smluvního vztahu.**
- 4.2.2. V případě odkupů pozemků, či uzavírání věcných břemen s mimodrážními subjekty, budou součástí geodetické dokumentace Oddělovací geometrické plány.
- 4.2.3. Zhotovitel stavby se zavazuje, že pokud dojde ke změně zapojení stávajícího zabezpečovacího zařízení, budou všechny příslušné výkresy dotčeného zařízení digitálně zpracovány se zapracováním příslušných oprav. Ve smyslu tohoto článku se nepovažuje za digitální formu výkres skenovaný. Všechny výkresy, nové i opravené, musí být zpracovány a předány v digitální podobě, se zapracováním všech změn, ve formátu "*.dwg", (AUTOCAD).
- 4.2.4. Zhotovitel prokáže závazným způsobem zajištění zpracování dokumentace skutečného provedení stavby ve vlastní nabídce.

4.3. Zabezpečovací zařízení

- 4.3.1. Na základě koordinační porady souvisejících staveb ve fázi projektu stavby, ze dne 27. 8. 2015, jež je součástí projektové dokumentace, je nutné před vlastním započatím ověřit platnost uvedených ujednání, svoláním koordinační porady v rámci realizace stavby.

4.4. Sdělovací zařízení

- 4.4.1. Na základě koordinační porady souvisejících staveb ve fázi projektu stavby, ze dne 27. 8. 2015, jež je součástí projektové dokumentace, je nutné před vlastním započatím ověřit platnost uvedených ujednání, svoláním koordinační porady v rámci realizace stavby.

4.5. Inženýrské objekty

- 4.5.1. 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. Pokud to není možné, musí být vykopané rýhy po zasypaní upraveny tak, aby byla dodržena předepsaná míra zhutnění zemní pláně a také její rovinatost v předepsaném sklonu, popř. nepropustnost. Obzvláště pak pokládka chrániček musí

být zkoordinována tak, aby chráničky byly položeny do odkryté zemní pláně, řádně zasypány a zasypané zhuštěny a až pak došlo k finální úpravě zemní pláně. Je nepřípustné chráničky osazovat do hotové zemní pláně nebo už přes zřízenou konstrukční vrstvu.

4.6. Životní prostředí a nakládání s odpady

- 4.6.1. Zhotovitel se bude řídit podmínkami a požadavky dle projektu stavby.
- 4.6.2. 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.

5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY

5.1. Ovlivnění ze stavební činnosti souvisejících (sousedních) staveb (drážních i nedrážních) je dle získaných informací (koo porada o drážních stavbách 27. 08. 2015, jednání 08. 09. 2015 na MěÚ Chodov)

- 5.1.1. Zvýšení TR Karlovy Vary – Chodov, 3.stavba, stavba dokončena, součástí stavby byla v úseku Chodov – K.V.-Dvory prázdná HDPE trubka a asi optický kabel;
- 5.1.2. Zvýšení TR Nové Sedlo – Sokolov, 4.stavba, stavba dokončena;
- 5.1.3. Nová VB v žst. Karlovy Vary, stavba v realizaci, dokončení v 03/2016 včetně částí technologie sdělovacího zařízení, naváže stavba modernizace žst.;
- 5.1.4. Modernizace žst. Karlovy Vary, projekční příprava ve stupni Projekt (P), dokumentace předaná k připomínkám, návrh na realizaci 04/2016-05/2017 (navazuje na novou VB), časově ani stavebně nepodmiňuje stavbu peronizace Chodova; v rámci staniční části stavby byla dodatečně zařazena kabelizace K. Vary-Dvory – K. Vary optickým kabelem včetně doplnění indikace Chodova na indikační desku, aby bylo v Chodově zřídit DOZ z K. Varů; realizace této části je naplánována na dobu 07-08/2016;
- 5.1.5. Rekonstrukce PZS v km 193,244 (P85) na trati Chomutov-Cheb, proběhla soutěž na zhotovitele, vítěz (firma ATE Cheb); po dokončení přejezd místně ovládaný, výhledově dálkově z Chodova. Z tohoto důvodu byla naplánovaná pokládka optického kabelu do stanice Chodov. Jelikož má tato stavba realizační předstih nebylo možné provést reálnou koordinaci, tím dochází k nechtěnému souběhu stejných stavebních činností u obou staveb, v místě žst Chodov. Aby nedocházelo k maření investice, nebude část prací, které mají probíhat v rámci stavby „Rekonstrukce PZS v km 193,244 (P85) na trati Chomutov-Cheb“, v místě souběhu (žst Chodov), provedeny. Budou dodatečně provedeny v rámci stavby „Peronizace žst Chodov“. V rámci stavby „Peronizace žst Chodov“ bude provedena přeložka stávající kabelové trasy v obvodu žst Chodov tak, aby uvolnila prostor pro výstavbu nového kolejiště a nástupiště. Součástí přeložky bude i pokládka trubky HDPE pro traťový optický kabel. Do trubky bude zafouknut traťový optický kabel (195,100 žkm – 195,560 žkm/21,850 žkm – 21,200 žkm), který bude připraven stočený v kabelové komoře, která bude umístěna mimo hranici stavby Peronizace žst. Chodov. Zafouknutý kabel bude zakončen v optickém rozvaděči v Chodově. Budou provedena předepsaná měření zafouknutého optického kabelu, potřebná pro přejímací řízení. Technický stav kabelu, připraveného k zafouknutí, bude dokladovat zhotoviteli před provedením zafouknutí jeho správce. Uchazeč tyto výše uvedené práce ocení dle následujících položek s tím, že celkovou částku uvede do Všeobecného objektu do položky č. 9, Koordinační součinnost se stavbou „Rekonstrukce přejezdu v km 193,244 trati Chomutov – Cheb“, oceňovaného soupisu prací:

Č. pol.	Název pol.	Měr.j.	Množství
75G171	Úložná vedení uložení kabelu nebo optotrubky optické kabely pro zafouknutí	KMVLÁKNO-48 vláken	52,8
75G230	Úložná vedení práce na optotrubkách zafouknutí jednoho optokabelu ...	M	1100
75G434	Úložná vedení kabelové soubory spojování prvků svařování optických vláken	VLÁKNO	48
75G560	Úložná vedení měření a zkoušení měření optických kabelů ...	VLÁKNO	48
742LAD	Konektory na optický kabel – pigtail	kus	100

Na úvodním kontrolním dni Zhotovitel svolá koordinační poradou se stavbou „Rekonstrukce PZS v km 193,244 (P85) na trati Chomutov-Cheb“ z důvodu ujasnění součinnosti prací.

- 5.1.6. Rekonstrukce PZS v km 188,909 (P84) na trati Chomutov-Cheb, předáno k dořešení OŘ, projekční příprava dosud nezačala, stavba zruší KO a zavede počítače náprav, realizace je nutná před modernizací žst. K. Vary (nejpozději v souběhu – pak budou počítače náprav zřízeny v rámci modernizace K. Vary);
- 5.1.7. Revitalizace trati K. Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt, projekční příprava ve stupni P, návrh na realizaci od 10/2015 do 09/2016; klíčová koordinace se týká úseku Nová Role-Stará Role, kde při vyloučení dopravy je nutné obsluhu vlečky Sedlecký kaolín v Božičanech z K. Var dolního n. realizovat přes K. V.-Dvory a Chodov; revitalizace úseku Nová Role-Stará Role je navržena na období 03-05/2016; časově se se stavbou peronizace Chodova, kdy je trať do Božičan uzavřena (03-05/2017) nepotkávají;
- 5.1.8. ETCS, pouze informace, že do konce r.2018 (v rámci OPD1) bude zařízení instalováno; není rozhodnuto, zda stavba „peronizace“ provede předpřípravu nebo bude ETCS doplněno až po jejím ukončení v r. 2018;
- 5.1.9. podchod pod novosedelským zhlavím Chodova – z jednání s městem vyplynulo, že dostavbu rampy a schodiště plánují realizovat s peronizací stanice, oficiální sdělení však neexistuje;
- 5.1.10. Chodov – Nádražní ulice, prostor přednádraží, chodník, část A, dtto část B, projekční příprava ve stupni DSP, řešení je ale již neaktuální, v současnosti se zpracovává nová studie, která reaguje nově na uspořádání dvou podchodů;
- 5.1.11. Rekonstrukce místních radiových sítí 150 MHz II.etapa v obvodu RCP Ústí n.L., bez informací;
- 5.1.12. Územní studie přeložky silnice II/209 v prostoru Chodova, N. Sedla a Mírové, poloha silnice ve stopě demolovaného bývalého dvouk.žel.mostu s využitím středního pilíře pro objekt mostu ze strany SZDC zamítnuta, doporučeno trasování severněji s přechodem trati mostem o jednom poli.

5.2. Ovlivnění z důvodu posunutí termínu realizace z důvodu investorského a vyplývající požadavky na výlukovou činnost:

- 5.2.1. Na základě změny investičního plánu byl posunut předpokládaný milník začátku výstavby oproti termínům uvedeným ve schváleném projektu stavby. Tím souvisí i předpokládané změny termínů jednotlivých pracovních postupů, a to následně (za předpokladu začátku stavby 1.6.2016) :

- 0. Etapa – přípravné práce 1.6. – 15.6.2016 (21 dní)
- 3a. Etapa – levé pole mostu, kolejové spojky: 16.6. – 3.8.2016 (49 dní)
- 3b. Etapa – pravé pole mostu: 4.8. – 8.9.2016 (35 dní)
- 00. Etapa – dokončovací práce, zkušební provoz: 9.9. – 3.11.2017

Ostatní zůstává bez změny. Všechny dílčí postupy a činnosti budou posunuty v rámci těchto upravených termínů, respektive začátku a konce realizace.

- 5.2.2. Rozhodná část stavby se realizuje za výluky příslušných zařízení železniční dopravní cesty, což sebou přináší nepříznivý dopad na zajištění plynulosti železničního provozu v žádoucí kvalitě a kvantitě. Stavební práce vyvolávají výluky traťových a staničních kolejí, vypínání trakčního vedení a vypínání traťového nebo staničního ZZ. Z pohledu Dopravní technologie je nutno respektovat následující podmínky:
- 5.2.3. V průběhu realizace stavby musí být minimalizovány dopady na železniční provoz v úseku Karlovy Vary-Sokolov a na odbočné tratě Nová Role-Chodov a Nové Sedlo-Loket předměstí.
- 5.2.4. Po dobu výstavby dojde k částečnému omezení kapacity dráhy.
- 5.2.5. Vhodné odklonové tratě však nebylo nutné vytipovávat, i přes jednokolejný provoz lze všechny vlaky provést po objezdu.
- 5.2.6. Dopravní opatření jsou navrhována na JŘ 2014/2015, je nutno je brát orientačně a pro období vlastní stavby přizpůsobit skutečnému GVD.
- 5.2.7. Krátkodobé výluky (zejména pro TV) délky 4 až 6 hodin s opatřením dle SROV a musí být koordinovány tak, aby byl dostatečný počet kolejí pod TV.
- 5.2.8. Obvod Chodov zhlaví je nutné rekonstruovat ve dvou stavebních postupech, aby byl přes zhlaví zachován jednokolejný obousměrný provoz Karlovy Vary-Dvory – Nové Sedlo u Lokte.
- 5.2.9. Rozhodné požadavky na výluky je nutné před jejich zahájením zpracovat do platného GVD. Zejména jde o trasy Mn vlaků podle potřeby, použité mezi sousedními dopravami Chodov a Nové Sedlo u Lokte po

loketské traťové koleji pro přísun prázdných a odsun ložených vozů (pro přepravu granitu) po dobu rekonstrukce kolejiště žst. Chodov.

- 5.2.10. Pro přepravní obvod v žst. Chodov je nutné v předstihu projednat a vydat po dobu realizace stavby zákaz nakládky a vykládky (ZAN), vyjma zásilek určených pro vlastní stavbu a nakládky Granitu, kterou firma odmítá realizovat v jiné vhodné stanici (nabídka např. do žst. Nové Sedlo).
- 5.2.11. Jednotliví přepravci budou o případném zakazu nakládky a vykládky informováni prostřednictvím příslušného dopravce.
- 5.2.12. Po dobu rekonstrukce hlavní kanalizace kolejiště podél kol. č. 15 bude nutné s nájemcem zpevněné plochy dohodnout dočasné a včasné vyklizení prostorů.
- 5.2.13. Při výluce loketské traťové koleje byla předložena úvaha možnosti zajištění vlaků relace K.Vary- Sokolov úvratí přes karlovarské zhlaví s opatřením pro zajištění bezpečnosti cestujících (ve stanici by to znamenalo zřízení provizorního nástupiště a vyznačeného chodníku do prostoru VB). Projekčně pak varianta nebyla dále sledována, je však možností pro realizaci na návrh zhotovitele.
- 5.2.14. Práce je nutno provádět tak, aby v provozovaných kolejích nebylo nutné nikde snížit rychlost vlaků pod 40 km/h; v hlavních, předjízdých a traťových kolejích nejlépe ne níž než 50 km/h; kolem pracovního místa budou vlaky vedeny rychlostí max. 50 km/h.
- 5.2.15. Náhradní autobusová přeprava (NAD)
- 5.2.15.1. mezi Chodovem a Novou Rolí je NAD uvažována na období etapy 1,
- 5.2.15.2. mezi Chodovem a Novým Sedlem je provoz NAD v období delším – 1.bloku (etapy 1 vč. podetapy 1a) a etapy 2a pro cestující vlaků obou směrů mezi K. Vary a Chebem a vlaky přípojné trati od Lokte,
- 5.2.15.3. nevýhodou NAD z Nového Sedla je v žst. N. Sedlo dlouhý přesun cestujících mezi stanovištěm NAD a nástupištěm,
- 5.2.15.4. možné by bylo zkrácení doby provozování NAD o etapu 2a, pokud by byla do Nového Sedla zavedena kyvadlová doprava motorovým vozem (v nezávislé trakci) k ostrovnímu nástupišti 2,
- 5.2.15.5. určitou možností zkrácení NAD (s využitím drážní kyvadlové dopravy) by bylo možné uvažovat ještě o podetapu 1a, kde by provizorním dopravním opatřením bylo umožněno využití nástupiště 1 pro motorový vůz od N. Sedla tak do N. Role nebo byl vůz do N. Role odstaven na nové kol. 4b.

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, www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

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