

Rekonstrukce koleje č. 1 v km 34,120-35,300 trati Vsetín – Horní Lideč

DÍL 2 ZÁVAZNÝ VZOR SMLOUVY

Část 1, Příloha 2c ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY



Správa železniční dopravní cesty

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE

[WWW.OPD.CZ](http://www.opd.cz)



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj
Fond soudržnosti

OBSAH:

OBSAH:

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ.....	3
2. POPIS PŘEDMĚTNÉ STAVBY	3
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	5
4. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	5
5. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY.....	5
6. DALŠÍ UJEDNÁNÍ	6

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

Zdůvodnění a účel stavby

Účelem stavby je odstranit havarijní stav svršku (tvar S49 na dřevěných pražcích, stáří 25 let) a spodku, navrženou rekonstrukcí se sníží náklady na údržbu železniční dopravní cesty, zvýší se bezpečnost dopravy.

Navrhovaná rekonstrukce má za cíl zmodernizovat úsek stávající kolejové dráhy. Nalézá na trati č. 280 Horní Lideč – Hranice na Moravě (trať 308 dle TTP a pomůcek JŘ, trať 280 dle knižního jízdního řádu pro cestující veřejnost), v mezistaničním úseku Vsetín – Valašská Polanka a týká se koleje č. 1 v km 34,120 – 35,345 tzn. délka úseku 1,225 km. Úsek se nachází v blízkosti obce Ústí. V současném stavu je traťová rychlost 80 km/h, trať je elektrifikována stejnosměrnou trakcí 3kV, traťová třída D4.

Po dokončení rekonstrukce traťová rychlost zůstane 80 km/h, navržené technické řešení však umožňuje výhledové zvýšení traťové rychlosti až na $V = 85$ km/h (v úseku km 34,120 - 34,700) a $V = 95$ km/h (v úseku km 34,700 – 35,330).

Stavba zajistí zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu s dosažením kvalitativně vyšších parametrů z hlediska přechodnosti a zvýšení rychlosti dopravy.

2. POPIS PŘEDMĚTNÉ STAVBY

SO 01 - Železniční svršek

Železniční svršek bude z kolejnic délky 75,0 m, tvaru 60 E1 na betonových pražcích B91 S/1 s pružným upevněním svřkami Skl 14, s rozdělením pražců „u“. Kolejové lože bude z nového drčeného kameniva, tloušťka kolejového lože bude 350 mm pod ložnou plochou pražců. Kolejové lože bude v celé délce rekonstrukce otevřené v základním profilu. Drážní stezky budou standardně šířky 0,60 m, povrch drážních stezek bude zpevněný vrstvou ztuhlé štěrkodrti fr. 4/16 tloušťky 0,10 m.

V celé délce rekonstruované koleje se zřídí bezстыková kolej v souladu s předpisem SŽDC S3/2.

SO 02 - Železniční spodek

Návrh KPP je podobně v projektové dokumentaci.

Odvodnění v km 34,120 – 34,481 bude provedeno odvodnění zemní pláň pomocí příkopové zídky „velké J“ – tato zídka bude budována dle doporučení geotechnika maximálně po úsecích délky 25 m z důvodu omezení možnosti destabilizace svahu. Celková délka zídky je 352,5 m.

V km 34,481 navazuje příkopová zídka vyústěním do zpevněného příkopu. Ten kopíruje stávající zpevněný příkop a v km 34,735 210 je zaústěn do dešťové kanalizace.

Vzhledem k stísněnému prostoru bude nutné tento příkop a výkopy pro kabelizaci provádět ručně.

Řezy železničního spodku budou obsahovat i kabely umístěné v přímé blízkosti odvodňovacího zařízení.

SO 03 - Úprava mostu v km 34,776

Na mostě v km 34,776 je navržena protikorozní ochrana, prasklé svary na sloupcích zábradlí se přebrousí a svaří.

Na mostě budou vyměněny všechny mostnice a pozednice. Kamenný úložný práh hornolidečské opěry bude vybourán. Nově bude proveden ze železobetonu. Železobetonový úložný práh vsetínské opěry bude ponechán. Přejechod mezi zapuštěným a otevřeným kolejovým ložem bude umožněn pomocí šikmého prefabrikátu. Spodní stavba na vsetínské i hornolidečské straně se očistí tryskáním. Základy a spodní část opěr budou tlakově injektovány cementovou směsí. Příčná drenáž povede těsně za rubem opěr. Šikmá římsa křídla u hornolidečské opěry bude ubourána a nahrazena novou železobetonovou římsou. Nosná OK mostu bude vyzvednuta a tangenciální ložiska budou vyjmuta a repasována.

SO 04 - Úprava mostu v km 34,993

Most je o 1 otvoru, pro 2 koleje, v každé koleji je samostatná ocelová konstrukce s prvkovou mostovkou. Úpravy se týkají pouze mostu v koleji č.1. V rámci stavby bude provedena, výměna mostnic a obou pozednic, uložení mostnic zůstane centrické, odstranění defektů u ocelové konstrukce, nové nátěry na ocelových konstrukcích, odisolování a "repasování" ložisek, výměna pojistných úhelníků, sanace spodní stavby, očištění zdiva, , hloubkové spárování a injektáž opěr i obou křídel .

SO 05 - Úprava trakčního vedení

Nové trakční vedení je navrženo dle typové sestavy pro elektrizaci tratí 3kV DC pro rychlost větru 35m/s. Základy stožárů budou hloubené se svorníkovými koši, resp. kovanými svorníky. Stožáry nosné, kotevní a bránové (č.7-8) budou vesměs typového provedení.

Trakční vedení bude zavěšeno na šikmých izolovaných konzolách, v odbočce Bečva bude vyměněna brána č. 7-8. Trakční vedení v koleji č.1 bude tvořeno hlavní sestavou, tj. trolejový drát 150 Cu, nosné lano 120 Cu a zesilovací vedení 1x120 Cu. S ohledem na traťovou rychlost (do 90km/hod) nebude navrženo přídatné lano.

SO 06 – Přeložka kabelu 6kV

Předmětem řešení tohoto stavebního objektu je přeložka kabelu 6 kV v prostoru mostního objektu v novém km 34,747 (most ev.km 34,776),na němž je tento kabel 6 kV uložen v ocelovém žlabu a za tímto mostem (ve směru žst. Vsetín) kabel 6 kV kříží železniční těleso (další kolizní místo). Za tímto křížením je kabel 6 kV zaveden do traťové transformovny TTS 601.

V místě křížení kabelu 6 kV s kolejištěm bude vybudován nový kabelový přechod v dostatečné hloubce, pod kolejištěm ,kabel 6 kV uložen v chrániče založené metodou řízené mikrotuneláže.

SO 07 – Přeložka kabelů DOÚO

Předmětem řešení tohoto stavebního objektu je přeložka kabelů DOÚO v rozsahu od nového km 33,990 až po nový km 35,170, kde bude situovaný nový stožár TV č.3 s novým odpojovačem TV č.401 a kde je situován stávající stožár TV č.4 s odpojovačem č.402.

Na kabelech DOÚO bude ponechána délková rezerva pro možnost následné přeložky kabelů. Pod kolejištěm pak budou kabely DOÚO převedeny v chrániče založené do dostatečné hloubky pomocí mikrotuneláže.

SO 08 – Ukolejnění kovových konstrukcí

Stavební objekt řeší obecně ochranu před nebezpečným dotykem neživých vodivých částí trakčního vedení a kovových konstrukcí nacházejících se v blízkosti živé části trakčního vedení (v POTV) dle platných norem a předpisů. Montáž ukolejnění se provede podle typových sestavení, specifikovaných pro jednotlivé stožáry.

SO 09 - Individuální protihluková opatření

Dle závěrů hlukové studie budou IPO spočívat ve výměně stávajících oken za okna plastová zvukoizolační s minimální vzduchovou neprůzvučností 32 - 38dB (viz. výpis výrobků), přičemž budou vyměňována pouze okna obytných místností v exponovaných místech (viz. studie).

PS 01 Úpravy zabezpečovacího zařízení

Traťové zabezpečovací zařízení zůstane i nadále stávající. Pro návrh úpravy zařízení je určující rozsah rekonstrukce železničního svršku.

V rámci tohoto PS je třeba zajistit ochranu zabezpečovacího zařízení v oblasti stavby. Hlavní kabelová trasa je společná pro sdělovací a zabezpečovací kabel a kabel 6kV.

Pod kolejemi č. 1 a 2 se zřídí nový podchod pro zabezpečovací kabely k nové poloze návěstidla 1L a stykovým transformátorům 13N a 1LKN v km 35,024. Nové kabely k těmto prvkům budou naspojovány na stávající kabely v místě jejich stávajícího odbočení z hlavní kabelové trasy.

Zřízení izolovaných styků u návěstidel v nových polohách bude součástí SO železničního svršku.

PS 02 Přeložky a ochrany kabelů sdělovacího zařízení

V rámci tohoto PS je řešeno rušení výpichu k VTO u oddílových návěstidel, stranová a hloubková přeložka výpichu TTK 8 do odbočky Bečva, stranová a hloubková přeložka telefonního kabelu TK 2,5XN0,8 u rekonstruovaného mostu ev. km. 34,776 a taktéž přeložka VTO u vjezdového návěstidla L1 žst. Vsetín.

Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

PS 01 Úpravy zabezpečovacího zařízení

PS 02 Přeložky a ochrany kabelů sdělovacího zařízení

SO 01 Železniční svršek

SO 02	Železniční spodek
SO 03	Úprava mostu v km 34,764
SO 04	Úprava mostu v km 34,986
SO09	Individuální protihluková opatření
SO05	Úprava trakčního vedení
SO06	Přeložka kabelu 6kV
SO07	Přeložka kabelů DOÚO
SO08	Ukolejnění kovových konstrukcí

Projektované kapacity stavby

Tvar železničního svršku.....	kolejnice 60 E2, pražce B91 S/1, pružné upevnění
Traťová rychlost po rekonstrukci	80 km/h
Kolejový rošt – nový	1221,549 m
Sanace železničního spodku	1210 bm
Nová návěstidla	2 ks
Kabelizace	2685 m

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

1. Přípravná dokumentace z roku 2007, aktualizovaná v roce 2011 (SUDOP Brno)
 2. Posuzovací a schvalovací protokol přípravné dokumentace.
 3. Podklady ze vstupního jednání se zástupci jednotlivých správ SŽDC s.o., SDC Zlín
 4. Městský úřad Vsetín, odbor územního plánování, stav.řádu a dopravy – vyjádření dle §15, odst.2 stavebního zákona
 5. Pochůzky a měření na trati,
 6. Geodetické podklady - zaměření současného stavu včetně výřezu KM
 7. Geotechnický průzkum pražcového podloží a kontaminace štěrk.lože, Kolejconsult & servis, spol s r. o. 04/2012 a 12/2007
 8. Dokumentace a podklady SŽDC, správa ST, SSZT,SEE a od ČD a.s.
 9. Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 " Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních (č.j. 13511/06-OP ze dne 30.6.2006)
 10. Směrnice generálního ředitele č.16/2005 „ Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“
 11. Zákon 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění včetně prováděcích vyhlášek v platném znění
 12. Zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění včetně prováděcí vyhlášky č.104/1997 Sb.
 13. Technické normy - ČSN, ČSN ISO, ČSN EN, TNŽ, drážní předpisy, směrnice, opatření SŽDC (ČD)
 14. Směrnice 2008/57/ES v platném znění;
 15. Rozhodnutí Komise 2006/679/ES v platném znění;
 16. Vyhláška 352/2004 Sb. v platném znění;
 17. Rozhodnutí Komise 2011/275/EU;
-

18. Vyhláška 352/2004 Sb. v platném znění;
19. Směrnice 2008/57/ES v platném znění;
20. Rozhodnutí Komise 2011/274/EU;
21. Vyhláška 352/2004 Sb. v platném znění;

4. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Stavba přímo nesouvisí se souběžně sledovanou stavbou ze strany investora. Případné změny oproti projektové dokumentaci mohou být vyvolány v souvislosti se stavbou „Rek. Střelenského tunelu“.

5. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládané zahájení stavebních prací:..... 09/2013

Skutečné zahájení prací: po podpisu SOD

Ukončení stavebních prací: 11/2013

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

Lhůta pro předání dokumentace skutečného provedení stavby

- v trvalém provedení (černotisk) v listinné formě do 3 měsíců ode dne podpisu posledního Předávacího protokolu pro celé Dílo,

- digitální formě včetně schválených závěrových tabulek

a související dokumentace dle skutečného provedení: do 6 měsíců ode dne podpisu posledního Předávacího protokolu pro celé Dílo

Práce budou realizovány ve stavebních postupech:

SP 0 – Přípravné práce 1. 9. – 15. 9. 2013,

SP 1 – Hlavní stavební práce 16. 9. – 8. 11. 2013,

SP 2 – Dokončovací práce 9. 11. – 22. 11. 2013.

Podrobnější údaje jsou obsaženy v projektové dokumentaci v části F. Organizace výstavby.

6. DALŠÍ UJEDNÁNÍ

Uchazeč má v souladu s článkem 4. Všeobecných technických podmínek na realizaci staveb povinnost zahrnout do ceny díla veškeré náklady a poplatky za zvláštní nebo dočasná přístupová práva (nájemné) k pozemkům, které potřebuje pro provedení Díla, zařízení Staveniště nebo přístupu na Staveniště.

Jedná se o pozemky uvedené ve smlouvách, které jsou uvedeny v části dokumentace H.2; H.3.

Vyjádření vlastníků dotčených pozemků jsou uvedena v dokladové části projektu.

Pozemky pro zařízení staveniště jsou uvedeny v části dokumentace F. Organizace výstavby.

Před prováděním stavby je nutné na komunikacích, kde dojde k omezení provozu, či jiné změně dopravního režimu, aby zhotovitel požádal o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem 361/ 2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Součástí nabídkové ceny budou náklady měření hluku uvedené v podmínkách stavebního povolení, podmínky KHS Zlínského kraje.