

Optimalizace trati Bystřice n. Olší – Český Těšín, 2. část – žst. Český Těšín

DÍL 2

ZÁVAZNÝ VZOR SMLOUVY

Část 1

Smlouva o dílo na zhotovení stavby

Příloha 3

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY



Správa železniční dopravní cesty

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE



**Operační program
Doprava**



Evropská unie

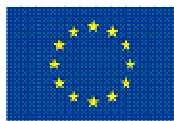
Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

OBSAH:



**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	5
4.	KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	5
5.	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY.....	6

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

1.1 Zdůvodnění a účel stavby

Prioritním cílem řešeného projektu je zvýšení kvality a bezpečnosti železniční dopravy. Patříčná kvalita se dosáhne uvedením železniční stanice do stavebně-technického a provozního stavu tak, aby byl v souladu s parametry evropských železnic pro mezinárodní tratě.

Průjezd osobním a nákladním nádražím žst. Český Těšín je v současnosti možný pouze rychlostí 60 km/hod.

Ve stávajícím stavu kolejiště v žst. Český Těšín nejsou dodrženy parametry osové vzdálenost kolejí, požadavky na parametry geometrické polohy koleje, tloušťku šterkového lože. Technický stav žel. svršku je na hranici životnosti.

Dle provedených geotechnických a stavebně technických průzkumů je stav železničního spodku nevyhovující.

Ve stanici jsou částečně krytá nástupiště v nevyhovujícím stavebně technickém stavu.

V celém úseku se nachází 16 stávajících mostních objektů z toho 11 mostů, 1 propustek, 1 silniční nadjezd, 1 návěsní lávka a 2 kabelové mosty. Všechny objekty odpovídají stavebně technickým stavem době výstavby.

V žst. Český Těšín je v provozu staniční zabezpečovací zařízení (dále SZZ) 3. kategorie. V současnosti v žst. Český Těšín neexistuje systém pro dálkovou diagnostiku technologických systémů železniční dopravní cesty.

V celé rekonstruované žst. je zavedena elektrická trakce 3 kV, staniční kolejiště je v převážné míře svařeno.

Provozně technické parametry stanice – rychlost, prostorová průchodnost, norma zatížení, způsob zabezpečení a řízení provozu - zůstaly v původním stavu a nevyhovují úrovni, dosažené modernizací zaústěných koridorových tratí. Také část ostatních zařízení a objektů stanice sloužících vlakové dopravě už nespĺňuje běžný standard po provozní stránce, bezpečnosti dopravy a ani v bezpečnosti a komfortu cestujících.

Uzlová žst. Český Těšín je plnohodnotnou součástí III. tranzitního železničního koridoru (Cheb - Plzeň - Praha - Č. Třebová - Ostrava - Petrovice u K., Dětmárovice - Mosty u Jablunkova - st.hr.SR).

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 stanice Český Těšín je navíc součástí transevropské železniční sítě TEN-T a její modernizace tak přispívá k plnění priorit stanovených Rozhodnutím 1692/96/ES.

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 stavebně-technického a provozního stavu tak, aby odpovídal parametrům stanoveným v dohodách vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie (UIC).

2. POPIS PŘEDMĚTNÉ STAVBY

V souladu se zněním zadávací dokumentace se ve stavební části stavby navrhuje rekonstrukce železničního svršku a spodku především v hlavních kolejích. Profesí mostních objektů dominuje rekonstrukce podchodu pro cestující, kde bude zajištěn bezbariérový přístup. Další náplní je nezbytná rekonstrukce dalších mostních objektů, propustků a zřízení ocelových konstrukce návěsních lávek a krakorců. Předmětem rekonstrukce nebo výstavby jsou objekty pozemních staveb, kde stavební program je dán umístěním technologických prostor a místností pro zaměstnance. Významným liniovým objektem je stavba kabelovodu. Do stavební části je zahrnuta dále rekonstrukce trakčního vedení a ukolejnění, elektrický ohřev výhybek, přeložky, úpravy a přípojky kabelových vedení, osvětlení. V nezbytně nutné míře jsou navrženy přeložky a ochrany dotčených inženýrských sítí a to i v mimodrážní správě.

V rámci technologické části stavby bude realizováno zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení a silnoproudá technologie včetně DŘT. Zabezpečovací zařízení je navrženo včetně zařízení traťového v úseku do Louk na Olší a do Albrechtic. Sdělovací zařízení zahrnuje kabelizaci včetně přenosových systému, vnitřní sdělovací zařízení a vnitřní instalace, informačního zařízení a radiového spojení. Silnoproudá technologie představuje zařízení rozvoden a trafostanic.

Součástí stavby je i zdánlivě samostatná část - novostavba trakční měnirny včetně cca 30 SO a PS, které s touto výstavbou souvisí. Výstavba je navržena v areálu stávající trakční měnirny. Věcně zasahuje do stavební i technologické části projektu.

Přehled hodnot kapacitních údajů stavby:

Kilometráž stavby:

trať Mosty u Jablunkova st.hr.-Bohumím	
začátek stavby	žel. km 317,089
začátek hlavních stavebních prací	žel. km 317,296
konec hlavních stavebních prací	žel. km 320,326
konec stavby	žel. km 325,621
Český Těšín - Polanka nad Odrou	
konec stavby	žel. km 10,700
Frýdek-Místek - Český Těšín	
začátek stavby	žel. km 137,550
Český Těšín - Český Těšín st.hr.	
konec stavby	žel. km 139,053

délka rekonstruovaného úseku (hlavní stavební práce)..... 3 030 m

rychlost po rekonstrukci (základní) 70 - 120 km/hod

rychlost po rekonstrukci (pro naklápací skříně)..... 70 - 150 km/hod

pozn. Omezení rychlosti na 70 km/hod je lokální - ve směrovém oblouku při výjezdu z osobního nádraží žst. Český Těšín směr Dětmorovice. Navýšení rychlosti v tomto úseku směrovou úpravou oblouku není možné z důvodu přilehlé městské zástavby.

Zabezpečovací zařízení:

Obousměrný autoblok tříznakový na dvoukolejně trati s přenosem..... 10,5 km

Elektronické SSZ - Žst. Český Těšín (+ odb Chotěbuz)88+2 vj

Sdělovací zařízení:

traťový + ochranný kabel 21,0 km

optický kabel 32 vláken 0,0 km

optický kabel 72 vláken 10,5 km

rozhlas pro cestující 1 stanice

Spojovací uzel tel. služební síť..... 1 stanice

EPS..... 1 stanice + 1 měnirna

EZS..... 1 stanice + 1 měnirna

informační zařízení..... 24 panelů

hodiny 1 stanice

Dispečerská řídicí technika:

Doplnění DŘT a řídicího systému na ED ČD Ostrava 1 ks

podružná stanice - v žst. Č.Těšín..... 1 ks

- v TM Č.Těšín 1 ks

- v odb. Chotěbuz 1 ks

Místní řídicí systém (MŘS) v TM Č.Těšín 1 ks

Silnoproudá zařízení:

Rekonstrukce stávajících TS 22/0,4kV 3 ks

Rekonstrukce stávající rozvodny nn..... 2 ks

Nová rozvodna nn 1 ks

Rekonstrukce trakční měnirny 0 ks

Novostavba trakční měnirny 1 ks

Nová spínací stanice 3kV DC 0 ks

Silnoproudé rozvody a osvětlení:

Kabelová přípojka 22kV.....5,8 km

Elektricky ohříváné výhybky.....	44 ks
Osvětlovací stožárky	72 ks

Trakční vedení:

Trakční vedení – montážní délka	19,1 km
---------------------------------------	---------

Žel. svršek a spodek, komunikace:

Rekonstrukce svrškem UIC60.....	7,365 km
Rekonstrukce svrškem S49.....	0,525 km
Rekonstrukce svrškem regenerovaným S49	1,080 km
Rekonstrukce svrškem regenerovaným R65	0,690 km
výhybky nové – UIC 60	38 ks
– S 49	0 ks
výhybky regenerované.....	8 ks
celkem vyhříváných výhybek	46 ks

Mostní objekty:

rekonstruované a sanované žel.mosty	5 ks
rušené propustky	2 ks

Pozemní objekty, nástupiště a protihluková opatření:

Novostavby	167 m ²
Adaptace, rekonstrukce	520 m ²
PHS	1 651 m
IPO (m ² oken)	4 134 m ²

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- schvalovací protokol přípravné dokumentace (SŽDC, s.o., Odbor investiční, č.j. 23414/11-OI ze dne 15.5.2011),
- rozhodnutí o umístění stavby (Městský úřad Třinec, Odbor stavebního řádu a územního plánování, č.j.6552/2006/SŘaÚP/Cze, ze dne 29.3.2006),
- projekt stavby (zpracován k 31.6.2012),
- rozšíření rozhodnutí o umístění stavby – dosud nevydáno,
- schvalovací protokol projektu stavby – dosud nevydán,
- stavební povolení – dosud nevydáno.

4. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAŽUJÍCÍMI STAVBAMI**„GSM-R“**

Investor SŽDC, s.o. Předpoklad realizace 2012 – 2013

Řešení stavební i technologické části je v projektu stavby koordinováno.

„Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“

Investor SŽDC, s.o. Sousední navazující koridorová, v době realizace již dokončená, stavba. Řešení navazujících SO/PS považuje zrealizovanou stavbu jako výchozí stav.

„Optimalizace trati Český Těšín - Dětmovice“

Investor SŽDC, s.o. Sousední navazující koridorová stavba, která se s předmětnou stavbou půdorysně prolíná. Z hlediska správního dosud nebylo vydáno územní rozhodnutí. Řešení SO a PS v oblasti půdorysného průniku staveb – v úseku Český Těšín – Louky nad Olší je v projektu stavby dle zadání uvažováno tak, že obě stavby se v tomto úseku zrealizují současně. Na tomto předpokladu je zpracováno i POV stavby.

Komplexní technické řešení ať jedné, nebo druhé stavby vždy vyžaduje i realizaci navazující investice. V případě, že by nebyla jedna z akcí provedena, technické řešení realizované stavby si vyžádá jeho úpravu s přímým dopadem na nárůst investičních nákladů. Jinak řečeno, dle rozhodnutí objednatele, obě stavby jsou v přípravě a následně realizaci provázány.

5. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládané zahájení prací: 1. 7. 2013

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

Ukončení prací: 30. 9. 2015

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
31. 3. 2016

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
31. 3. 2016