

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZÁMĚR PROJEKTU A PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE

„Modernizace železničního uzlu Česká Třebová“

Datum vydání:

5. 1. 2016



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

OBSAH

OBSAH	2
1. SPECIFIKACE PŘEMĚTU DÍLA	3
1.1. PŘEDMĚT ZADÁNÍ	3
1.2. HLAVNÍ CÍLE STAVBY	3
1.3. MÍSTO STAVBY	3
1.4. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ STANICE	3
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.1. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	4
3.1. SOUVISEJÍCÍ STAVBY	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
4.1. VŠEOBECNĚ	4
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	4
4.3. ORGANIZACE VÝSTAVBY	5
4.4. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	5
4.5. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	5
4.6. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	5
4.7. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	6
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	6
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	7

1. SPECIFIKACE PŘEMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace stavby podle varianty MID schválené Studie proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“.
- 1.1.2. Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických podkladů, korozního a geotechnického průzkumu. Před započatím prací na přípravné dokumentaci zhotovitel ověří možnost využití geodetických podkladů u správce dat (SŽG Praha) – zejména existenci a rozsah stávajícího bodového pole a mapových a geodetických podkladů v daném úseku a jejich použitelnost pro stavbu.
- 1.1.3. Bude proveden dendrologický průzkum včetně získání povolení ke kácení ve fázi k územnímu rozhodnutí.
- 1.1.4. Požadujeme detailní zpracování kapitoly odpadové hospodářství, včetně průzkumu kontaminace šterkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace šterkového lože.
- 1.1.5. Hluková studie bude zpracována dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Bude prověřena možnost aplikace hygienických limitů pro starou hlukovou zátěž, při které bude i uvažováno s korekcí pro rekonstrukci železničního svršku. V rámci hlukové studie bude provedeno 24hodinové měření. Měřicí body budou navrženy po dohodě s investorem. V protokolu z měření bude jasně zohledněna nejistota měření a odraz od fasády. Měřicí body budou v hlukové studii i součástí výpočtových bodů. V rámci výpočtu bude uvažováno s korekcí na odraz fasády. Hlukové mapy budou uvedeny pro rok 2000, stávající a výhledový stav, pro denní i noční dobu, s PHO a bez PHO. Na základě výsledků hlukové studie budou v PD navržena opatření.
- 1.1.6. Součástí díla je i podání návrhu na zahájení územního řízení, správní poplatek za ÚR bude hrazen zadavatelem (SZDC s.o.)
- 1.1.7. Součástí zakázky je i zpracování kompletních podkladů pro oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí dle Zákona č.100/2001 Sb., přílohy č. 4, včetně projednání a zajištění stanoviska k záměru (EIA proces) vč. potřebných paré dokumentace.
- 1.1.8. Zhotovitel s dokumentací dodá Objednateli potvrzenou kopii žádosti o podání o ÚR vč. potřebných paré dokumentace, z nichž jedno paré bude po vydání územního rozhodnutí předáno potvrzené objednateli.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Cíle stavby jsou úpravy průjezdu železničním uzlem Česká Třebová pro osobní dopravu (zvýšení rychlosti, rekonstrukce nástupišť), zlepšení technického stavu a parametrů řešených úseků uzlu Česká Třebová pro potřeby nákladní dopravy, dodržení požadavků TSI v uzlu jako celku (včetně nákladního průtahu). Dalším cílem je snaha o snížení negativních vlivů z železniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících. Předmětná stavba dále zlepší podmínky pro tranzitní vlaky nákladní dopravy, zvýší komfort a kulturu cestování. V návrhu PD je nutné precizovat a dále rozpracovat schválenou variantu MID Studie proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“.

1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Místem stavby je železniční uzel Česká Třebová. Stavba je definována těmito hranicemi:
 - z jihu v km 240,452 železniční trati Brno – Česká Třebová je ohraničena realizovanou stavbou „Optimalizace traťového úseku Skalice nad Svitavou – Česká Třebová“
 - ze západu v km 249,110 trati Česká Třebová – Praha je ohraničena realizovanou stavbou „Modernizace trati Ústí nad Orlicí – Česká Třebová“
 - z východu v km 4,457 železniční trati Česká Třebová – Olomouc je ohraničena realizovanou stavbou „Optimalizace trati Krasíkov – Česká Třebová“

1.4. Základní charakteristika železniční stanice

- 1.4.1. Železniční stanice Česká Třebová leží na I. a III. tranzitním koridoru a je součástí:
Hlavní síť (Core Network) TEN-T pro osobní železniční dopravu
Hlavní síť (Core Network) TEN-T pro nákladní dopravu

dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 ze dne 11.12.2013). Dle Nařízení č. 1316/2013, a dále dle nařízení č.913/2010 je součástí nákladního koridoru.

- 1.4.2. Současně je tato trať také zařazena do sítě tratí podle dohod AGC a AGTC s označením C-E-40 a C-E-61. Trakce – stejnosměrná trakční soustava o napětí 3kV. Traťová třída zatížení je D4, prostorová průchodnost UIC GC.
- 1.4.3. Do železničního uzlu Česká Třebová jsou zaústěny tratě ze tří směrů: od Prahy (trať 010: (Praha -) Kolín – Česká Třebová), od Brna (trať 260: Č. Třebová – Brno) a od Olomouce/Ostravy (trať 270: Česká Třebová – Přerov – Bohumín).

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. SP Průjezd železničním uzlem Česká Třebová (verze 04/2015, zpracovatel Sdružení průjezd železničním uzlem Česká Třebová: Sudop BRNO spol. s r.o., SUDOP Praha a.s.), CD je součástí zadávací dokumentace
 - Posuzovací protokol č. j. 5684/2015-SŽDC-SSV-U1, ze dne 8. 6. 2015
 - Schvalovací protokol č. j. 4065/2015-SŽDC-O7 ze dne 23. 9. 2015

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

3.1. Související stavby

- 3.1.1. Stavbu je nutné koordinovat s následujícími souvisejícími stavbami:
 - Se záměrem rozšíření kolejiště firmy Metrans
 - Se stavbou „DOZ Česká Třebová (včetně odb.Záduška) – Kolín (včetně)“
 - Se stavbou „ETCS - I. koridor úsek Kolín – Břeclav, státní hranice Rakousko/Slovensko“, stavba je v realizaci
 - DOZ Brno – Česká Třebová
 - Rekonstrukce mostu v km 244,879 trati Brno – Česká Třebová
 - Zhotovitel PD prověří, zda nejsou v přípravě či realizaci případné další stavby, se kterými by bylo nutné tuto stavbu koordinovat.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Rozsah stavby je dán schválenou variantou MID Studie proveditelnosti Průjezd železničním uzlem Česká Třebová. Stavba bude navržena ve všech profesích dle Směrnice SŽDC generálního ředitele č. 16/2005 – Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky, v platném znění.
- 4.1.2. Zhotovitel PD bude postupovat v souladu dokumentem Oznámení o postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty v ŽST Česká Třebová ze dne 6.6. 2014, č. j. 23375/2014-012 vydaným O12 GŘ SŽDC, s. o.
- 4.1.3. Zhotovitel PD prověří možnosti přestavby stávajícího propojení částí města severo – jižním směrem (stávající podchod u Korada).
- 4.1.4. V případě, že projektové řešení neumožňuje v některých aspektech naplnění požadavků na sítě tratí TEN-T (např. minimální rychlost 100 km/h, apod...), zajistí zhotovitel PD seznam těchto nesplněných požadavků. Zhotovitel PD taktéž zpracuje seznam lokalit, kde nejsou naplněny požadavky TSI pro jednotlivé subsystémy. Tento seznam bude členěn podle subsystémů.
- 4.1.5. Zhotovitel PD zajistí vyšetření řádné a úplné hranice obvodu stavby a zajistí projednání záborů se všemi cizími vlastníky potřebných pozemků.

4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Výhledový rozsah dopravy bude uvažován podle SP Průjezd železničním uzlem Česká Třebová (zpracovatel Sdružení průjezd železničním uzlem Česká Třebová: Sudop BRNO spol. s r.o., SUDOP Praha a.s.).
- 4.2.2. Bude uveden přehled stávající a výhledové frekvence cestujících v železniční stanici.

4.2.3. Nad rámec požadavků Směrnice GŘ č. 11/2006 bude pro výhledový rozsah dopravy zpracován výhledový GVD pro období 2h přepravní špičky včetně přilehlých mezistaničních úseků.

4.2.4. Dopravně-technologické posouzení bude provedeno komplexně pro celý uzel (tzn. např. i včetně vjezdové a odjezdové skupiny atd.) včetně kapacitních výpočtů.

4.3. Organizace výstavby

4.3.1. Nejsou zvláštní požadavky. Kapitola bude zpracována dle Směrnice GŘ č.11/2006

4.4. Zabezpečovací zařízení

4.4.1. Stávající stav

Popis stávajícího stavu je uveden v kapitole 7.2 části A.3 Studie proveditelnosti.

4.4.2. Požadavky na nový stav:

Rozsah rekonstrukce zabezpečovacího zařízení a požadavky na tuto rekonstrukci jsou uvedeny v kapitolách 7.1 a 7.2 části A.3 Studie proveditelnosti.

Systém ERTMS/ETCS musí být v rámci stavby realizován tak, aby umožňoval jízdu vlaků pod dohledem tohoto systému přes všechny koleje, přes které vedou vlakové cesty.

Bude-li v rámci zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace potvrzen Studií proveditelnosti navržený způsob zabezpečení přejezdu P6487 km 1,185 (použití PZM2), musí být již v rámci zpracování přípravné dokumentace uzavřena smlouva o smlouvě budoucí s majitelem pozemní komunikace (provozovatelem areálu) o použití tohoto způsobu zabezpečení přejezdu a jeho obsluze. Zhotovitel toto předjedná.

Zhotovitel zahrne do řešení jižní spojovací kolej č. 403 včetně přejezdu v km 1,065 (v SP tato kolej nebyla řešena).

V rámci zpracování PD bude posouzen stávající stav SZZ na odb. Zádulka (ETB) a na základě tohoto posouzení bude v případě potřeby navrženo nové SZZ.

Projektant bude respektovat doporučení používání stíněných kabelů uvedená v dopisu MD č.31/2015-130-KR/1 ze dne 27. 4. 15 a v dopisu SZDC, s. o., GŘ, OI č. S 20912/2015-O7 ze dne 18. 5. 2015

4.5. Sdělovací zařízení

4.5.1. Stávající stav

Popis stávajícího stavu je uveden v kapitole 8.1 části A.3 Studie proveditelnosti.

4.5.2. Požadavky na nový stav

Rozsah rekonstrukce sdělovacího zařízení a zásady technického řešení jsou uvedeny v kapitole 8.2 části A.3 Studie proveditelnosti.

Navržená rozhlasová zařízení musí umožnit kontrolu provedeného hlášení a poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky. Dále musí být koncepce rozhlasu navržena tak, aby bylo možné hlásit na jednotlivá nástupiště samostatně (příprava na novou směrnici informačních systémů).

Vizuální informační systém bude v provedení LCD s LED podsvícením.

V dokumentaci bude prověřeno použití ASHS v prostorách stavědlových ústředen s ohledem na požadavky budoucího správce.

Jako traťový rádiový systém bude použit digitální rádiový systém GSM-R a to včetně funkce GSM-R STOP.

4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1. Stávající stav

Popis stávajícího stavu je uveden v kapitolách 9.1, 10.1, 10.2 a 11.1 části A.3 Studie proveditelnosti.

4.6.2. Požadavky na nový stav

Rozsah rekonstrukce a zásady technického řešení jsou uvedeny v kapitolách 9.1, 10.1, 10.2 a 11.2 části A.3 Studie proveditelnosti.

V SP je uvažováno s ponecháním některých prvků trakčního vedení ve stávajícím stavu. Tento rozsah je nutné vzhledem k stáří těchto prvků pečlivě posoudit tak, aby nezůstaly v provozu prvky, které bude nutné v krátké době po ukončení stavby vyměnit z důvodu jejich nevyhovujícího stavu.

4.7. Inženýrské objekty

4.7.1. Železniční svršek a spodek

4.7.2. Stávající stav

Stávající stav je popsán v kapitole 2.2 části A.3 Studie proveditelnosti.

4.7.3. Požadavky na nový stav

Rozsah rekonstrukce železničního svršku a spodku je dán variantou MID Studie proveditelnosti a popsán v kapitolách 2.1 a 2.2 části A.3 Studie proveditelnosti. Konstrukce železničního svršku bude oproti SP upřesněna na výrobních poradách. Zvláštní pozornost je nutné věnovat tloušťce kolejového lože u podchodu v osobním nádraží, která je v současném stavu nedostatečná.

Na pražském zhlaví osobního nádraží bude prověřena možnost zvýšení rychlosti na 80 km/h pro $l = 100$ mm (v SP 75 km/h).

V úseku odb. Zádulka – osobní nádraží bude prověřena možnost zvýšení rychlosti oproti SP na V (resp. V_{130}) = 140 km/h.

Bude prověřena možnost vedení koleje č. 100 v oblasti zrušené RN skupiny.

4.7.4. Nástupiště

4.7.5. Stávající stav

Stávající stav je popsán v kapitole 2.2 části A.3 Studie proveditelnosti.

4.7.6. Požadavky na nový stav

Rozsah rekonstrukce je popsán v kapitole 2.2 části A.3 Studie proveditelnosti. Nad rámec těchto požadavků budou navrženy nezbytné úpravy nástupiště č. 2 pro zajištění splnění požadavků TSI PRM (při rekonstrukci není podmínkou využití stávajících prefabrikátů). Dále bude prověřeno, zda je možné stávající zastřešení nástupišť repasovat (navrženo v SP), nebo zda bude nutné vybudovat zastřešení nové.

4.7.7. Mosty, propustky, zdi

4.7.8. Stávající stav

Stávající stav je popsán v kapitole 3.2 části A.3 Studie proveditelnosti.

4.7.9. Požadavky na nový stav

Předpokládaný rozsah rekonstrukce mostních objektů je uveden v kapitole 3.2 části A.3 Studie proveditelnosti. U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost a prokázána požadovaná přechodnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů. Na mostních objektech bude proveden stavebně technický průzkum nezbytný pro stanovení zatížitelnosti a pro předpokládaný stavební počín (rekonstrukce, sanace,...) a zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků stavebně technického průzkumu, statického posouzení a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu nebo o jeho rekonstrukci. Mosty, které budou sanovány bude přednostně požadováno prostorové uspořádání dle ČSN 73 6201 včetně nutného obrysu kolejového lože. Rekonstruované mostní objekty musí splňovat ČSN EN 1991-2 na LM se součinitelem $\alpha = 1,1$. Při návrzích rekonstrukcí mostních objektů budou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

4.7.10. Pozemní stavební objekty

4.7.11. Stávající stav

Stávající stav je popsán v kapitole 4.2 části A.3 Studie proveditelnosti.

4.7.12. Požadavky na nový stav

Rozsah rekonstrukce je popsán v kapitole 4.2 části A.3 Studie proveditelnosti.

Případné nové technologické objekty budou navrženy s maximální odolností proti násilnému vniknutí a s ohledem na investiční a provozní úspornost a se splněním všech požadavků na funkčnost.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. V úseku Opatov – odb. Zádulka bude prověřeno zvýšení rychlosti na 140 km/h bez zásadních úprav stávající infrastruktury (připouští se směrové a výškové vyrovnání koleje, regulace TV atd.). Tento

požadavek bude posouzen ve všech profesích a budou vyčísleny investiční náklady na toto zvýšení rychlosti. Objednatel následně rozhodne o tom, zda zvýšení rychlosti v tomto úseku bude součástí stavby „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“.

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>.