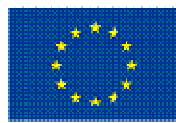


ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY NA REALIZACI STAVBY

Rekonstrukce žst. Olomouc



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

OBSAH:

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ.....	3
2.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....	9
3.	KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI.....	9
4.	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	10

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

1.1. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU, ZDŮVODNĚNÍ 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 vnitřním nádražím žst. Olomouc je z důvodu nepříznivých směrových poměrů možný pouze rychlostí 60 km/h, v oblasti přednádraží a obvodu Černovíru je stávající rychlost 100 km/h.

Ve stávajícím stavu kolejiště v žst. Olomouc nejsou dodrženy parametry osové vzdálenost kolejí ve stanici min. 4,75 m, 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 je 5 krytých nástupišť nevyhovujícím stavebně technickým stavu .

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

V obvodu žst. Olomouc hl. n. je 6 úrovnových přejezdů, zabezpečených přejezdovým zařízením světelným (PZS).

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

V celém 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 nesplňuje běžný standard po provozní stránce, bezpečnosti dopravy a ani v bezpečnosti a komfortu cestujících .

1.2. CÍL STAVBY

Hlavním cílem Projektu je zvýšení kvality jak osobní, tak nákladní železniční dopravy. Realizací Projektu budou dosaženy provozně technické parametry evropských železnic pro mezinárodní tratě.

Cílem stavby je uvést žst. Olomouc do stavebnětechnického a provozního stavu, který bude odpovídat parametrům stanoveným dle „Zásad modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“ požadavkům Evropské směrnice pro intreroperabilitu transevropského konvenčního železničního systému.

Základním cílem modernizace žst Olomouc je:

- zajistit úpravami traťových úseků rychlost do 120 km.h⁻¹ pro vlaky nákladní dopravy a do 160 km.h⁻¹ pro vlaky osobní dopravy,
- zajistit aby všechny objekty vyhověly minimálně přechodnosti vozidel zařazených do traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí 120km/h,

- umožnit nasazení vozidel s naklápěcí technikou
- nové objekty jsou v hlavních a předjízdých kolejích navrženy na zatěžovací vlak ČSD T a SZS ČSD
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla
- vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které umožní zabezpečení provozu na odpovídající úrovni při traťové rychlosti 160 km.h-1.

Začátek stavby je v km 83,022 úseku tratě Olomouc – Štěpánov (kabelová trasa), začátek kolejových úprav a ostatních rozhodujících stavebních a montážních prací je v km 83,416. Konec stavby je v km 204,825 traťového úseku Grygov – Olomouc (vjezdová návěstidla). Konec kolejových úprav a ostatních rozhodujících stavebních a montážních prací je v km 204,851 traťového úseku Grygov – Olomouc.

V žst. Olomouc dojde ke komplexní rekonstrukci hlavních a předjízdých kolejí, včetně vybudování nové peronizace stanice. Budou vybudována nová ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým přístupem, bude demontováno stávající zastřešení nástupišť a bude vybudováno zastřešení nové a stávající podchod bude rekonstruován. Významnou částí stavby je modernizace mostů a propustků, které se nacházejí v daném rozsahu stavby. Součástí stavby je nový silniční nadjezd, propust a kabelový most. Novým staničním zabezpečovacím zařízením budou nově zabezpečeny všechny vlakové cesty do všech traťových směrů. Traťové úseky budou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením. Ve stanicích budou vybudovány nové elektrické rozvody, napájení a osvětlení. Do stavby je rovněž zahrnuta modernizace trakčního vedení v celém dotčeném úseku. Dále bude modernizováno sdělovací zařízení včetně zřízení nových integrovaných telekomunikačních zařízení, bude instalován nový barevný kamerový systém pro usnadnění řízení vlakové dopravy a rozšířen a doplněn bude i informační systém pro cestující. Informační zařízení bude propojeno s graficko-technologickou nadstavbou dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení. Rovněž bude vybudován nový automatizovaný systém dispečerské řídicí techniky.

Podrobný popis stavby je uveden v projektu stavby, který je součástí zadávací dokumentace.

1.3. KAPACITNÍ ÚDAJE STAVBY:

Kolejové řešení	
Kolej UIC 60 na bet. pražcích B91	8 153 m
Kolej R65 (užit.) na bet. pražcích SB8	4 776 m
Kolej S49 na bet. pražcích B91	3 055 m
Kolej S49 (užit.) na bet. pražcích SB8	793 m
Směrové a výškové vyrovnání ostatních kolejí	2 849 m
Směrové a výškové vyrovnání výhybek	10 ks
Nové výhybky UIC 60	44 ks
Nové výhybky S 49	39 ks
Užité, regenerované výhybky S 49	7 ks
Užité, regenerované výhybky R 65	6 ks
Broušení kolejnic (v délce kolejí)	8 903 m

Izolované styky v koleji – ve stanicí	494 ks
Izolované styky ve výhybkách – ve stanicí	202 ks
Izolované styky provizorní – ve stanicí	80 ks
Trativodní sběrače PE HD DN 150mm	11 913m
Trativodní sběrače PE HD DN 200mm	0 m
Svodné potrubí PVC DN 200mm	724 m
Svodné potrubí PVC DN 300mm	204 m
Trativodní šachty - železobetonové	76 ks
Trativodní šachty - plastové	233 ks
Výstroj trati - na délce	4 450 m
Celopryžové přejezdy pro vozíky (přes 9 kolejí)	0 ks
Celopryžové přejezdy pro vozíky (přes 7 kolejí)	1 ks
Celopryžové přejezdy pro vozíky (přes 4 koleje)	1 ks
Celopryžové přejezdy pro vozíky (přes 3 koleje)	0 ks
Celopryžové přejezdy pro vozíky (přes 2 koleje)	1 ks
Služební přechod přes koleje (přes 6 kolejí)	2 ks
Ostrovní nástupiště ve stanicí	1 264 m
Mimoúrovňové nástupiště vnější ve stanicí	231 m
Jazykové nástupiště ve stanicí	285 m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na betonových pražcích	15 968 m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích	7 576 m
Snesení stávajícího materiálu - snášené výhybky	126 ks
Snesení stávajícího materiálu - štěrkové lože	44 780 m ³
Snesení stávajícího materiálu - kontaminované štěrkové lože	2 460 m ³
Snesení stávajícího materiálu - výkopy	45 450 m ³
Snesení stávajících konstrukcí - rušená úroňová nástupiště	35 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušená ostrovní nástupiště	900 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušená vnější nástupiště	230 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušená jazyková nástupiště	285 m
Snesení stávajících konstrukcí - rušené zpevněné plochy	370 m
Snesení stávajících konstrukcí - přejezd pro vozíky přes 13 kolejí	1 ks
Snesení stávajících konstrukcí - přejezd pro vozíky přes 6 kolejí	1 ks
Úprava stávajících konstrukcí – předlážděné zpevněné plochy	689 m ²

Mostní objekty	
Železniční most – rekonstrukce silničního nadjezdu	1 ks
Železniční most – rekonstrukce	2 ks
Železniční most – podchod – rekonstrukce	2 ks
Železniční propustek – rekonstrukce	1 ks
Návěstní lávka zrušení	1 ks
Rekonstrukce kabelového mostu	2 ks
Zrušení zbytku mostního objektu	8 ks
Ochranné štíty	2 ks

Pozemní objekty	
Zastřešení ostrovních nástupišť - nové	6122,85 m ²
Zastřešení vnějšího nástupiště (1. nást. u VB) - nové	1531,40 m ²
Kabelovod – délka celkem	3549 m
z toho - rekonstrukce	1631 m
- nová trasa	1918 m
Kabelovod – počet šachet	72 ks
Kolektor - délka	85 m
Demolice – jsou demolovány objekty o celkovém obestavěném prostoru	5029,7 m ³
Protihluková stěna - celková délka	442 m'
Individuální protihluková opatření se týkají	11 obytl. domů
Nové trafostanice	3 ks
- Zastavěná plocha	284,40 m ²
- Obestavěný prostor	1361,45 m ³
Rekonstruované trafostanice (T4 součást ÚS)	3 ks
- Zastavěná plocha	464,27 m ²
- Obestavěný prostor	2931,68 m ³
Nová rozvodna 3kV pro EPZ	1 ks
- Obestavěný prostor	172,50 m ³
Přístavba ústředního stavědla	
- zastavěná plocha přístavby	132,8 m ²
Stavědla – nový objekt	1 ks
Reléové domky pro PZS	4 ks

Silnoproudá zařízení	
Elektrický ohřev výhybek	104VJ
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 6kV	7300 m
Silnoproudé rozvody - Kabel vn 22kV	6500 m
Silnoproudé rozvody - Ovládací kabel DOÚO	41550 m
Silnoproudé rozvody a zařízení - Staniční transformovny 6 kV	6 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodna 22 kV	7 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodna 6 kV	6 ks
Silnoproudé rozvody a zařízení - Rozvodny nn	7 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení na trakčním vedení	165 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - stávající	38 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlení věž - nová	0 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlovací stožár JŽ	92 ks
Rekonstrukce osvětlení - Osvětlovací stožár parkový, sklopný	40 ks
Rozvodny EPZ	2 ks
Nárůst spotřeby elektrické energie	2240 MWh/rok

Trakční vedení a ukolejnění	
Délka elektrizovaných kolejí po realizaci stavby – širá trať	1868 m
Délka elektrizovaných kolejí po realizaci stavby – žel. stanice	36846 m
Rozvinutá délka elektrizovaných kolejí po realizaci stavby – širá trať	2138 m
Rozvinutá délka elektrizovaných kolejí po realizaci stavby – žel. stanice	43860 m

Zabezpečovací zařízení	
Staniční zabezpečovací zařízení elektronické (SZZ 3.kategorie) - stanice	1 žst
Výhybkové jednotky SZZ (vč. V _k) - žst. Olomouc hl.n. – celkem	217 ks
Délka tratí s elektronickým autoblokem (TZZ 3.kategorie) mimo SZZ	
- t.ú. Olomouc – Štěpánov (úpravy TZZ)	1031 m
- počet oddílů ABE (úpravy TZZ)	2 ks
Počet PZS (3.kategorie)	4 ks

Sdělovací zařízení a přeložky sdělovacích zařízení	
Traťový kabel TK nový – profil 15XN0,8	9730 m
Optický kabel DOK nový – profil 36 vláken SM 9/125	7980 m

Optický kabel MOK nový – profil 4 a 8 a 24 vláken SM 9/125	5731 m
Místní kabelizace	1 žst
Sdělovací zařízení	1 žst
Spojovací uzly	1 žst
Rozhlas pro cestující	1 žst
Elektrická požární signalizace - ASHS	1 žst
Elektrická zabezpečovací signalizace	1 žst
Informační zařízení	1 žst
Kamerový systém	1 žst
Přenosové zařízení	1 žst
Úprava TRS a MRS	1 žst
Nový radiový systém GSM-R	1xBTS

Dispečerská řídicí technika	
Doplnění DŘT a řídicího systému na ED Přerov	1 ks
Trafo stanice 22/0,4kV a STS6kV – DŘT(PLC)	7 ks
Místní řídicí systém (HMI pracoviště obsluhy)	1 ks
Žst. Olomouc, ústřední stavědlo – místní řídicí systém	1 ks
Žst. Olomouc přednádraží – demontáž DŘT	1 ks

Silniční komunikace	
Silniční nadjezd Černovír (km 83,484) – úprava silniční komunikace	137 m
Pavlovický podjezd (km 85,761) – úprava silniční komunikace	63 m
Most přes řeku Bystřici (km 86,496) – úprava silniční komunikace	58 m
– úprava cyklostezky	110 m

Inž. sítě, vodohospodářské objekty	
Přeložky kanalizace	15 m
Přeložka plynovodu	30 m
Přeložení vodovodu	852 m
Úprava parovodu	42 m
Dešťová kanalizace	6031 m
Čerpací stanice	4 ks

Zábory pozemků	
Zábory trvalé	325 m ²
Zábory dočasné – v trvání do 1 roku	13900 m ²

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- schvalovací protokol přípravné dokumentace (SŽDC, č.j. 34 758/09-OI ze dne 22.8.2009)
- Územního rozhodnutí č. 110/2009 o umístění stavby „Rekonstrukce žst. Olomouc“
- Sdělení MmOI č.j. SMOI/ÚSO/77/1201/2010/Še k žádosti o územní souhlas z důvodu rozšíření stavby oproti původnímu rozsahu
- Projekt stavby, zpracován k 31.8.2011
- Stavební povolení č.j.:DUCR-43555/55/Sj s nabytím právní moci 12.10.2011;
- Stavební povolení č.j. SMOI/OPK/79/1804/2011/Kr. s nabytím právní moci 27.10.2011
- Stavební povolení č.j. SMOI/ŽP/55/4060/2011/Poš s nabytím právní moci 1.11.2011.

3. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

V průběhu zpracování projektu stavby nebyly zjištěny žádné přímo související investice související se stavbou „Rekonstrukce žst. Olomouc.“

Podmiňující a související investice:

- **GSM-R**
Investor SŽDC, s.o. Přípravnou dokumentaci GSM-R tratě Česká Třebová – Přerov vypracoval SUDOP Brno s.r.o. S realizací je počítáno v roce 2011. Napojení optickou sítí je provedeno na ústřední stavědlo s využitím kabelovodu. Napájení je zajištěno z nejbližší osvětlovací věže. Rekonstrukce kabelovodu vyvolá úpravu optického připojení.
- V souvislosti s **rekonstrukcí trafostanice ČD TS 22/0,4 kV, TS7** bude trafostanice rozdělena na část distribuční a část zařízení SŽDC. Distribuční část zařízení VN v majetku ČEZ Distribuce bude obsahovat přívodní pole VN, pole pro odpojení části VN SŽDC a jim příslušející část přípojnic. Distribuční část zařízení vn v budoucím majetku ČEZ Distribuce musí být prostorově oddělitelná (bude použita pletivová přepážka) a musí umožňovat přístup pracovníku ČEZ. Projekt na distribuční část zařízení VN trafostanice TS7, vč. úprav kabelové přípojky 22kV, zajistí ČEZ Distribuce a.s., na základě žádosti SŽDC, s.o., SSŽE Olomouc o navýšení rezervovaného příkonu.
- **Přeložky inženýrských sítí:**
Z výstavby a realizace nových SO a PS vyplývá nutnost v rámci stavby provádět i přeložky stávajících inženýrských sítí.

Zabezpečovací zařízení.

V rámci realizace prací je třeba provést i přeložky stávajících kabelových tras zab. zař. Veškeré přeložky stávajících kabelů zabezpečovacího zařízení jsou součástí provozních souborů provizorních zabezpečovacích zařízení a to jak traťových tak i staničních. V dokumentaci řešeno v části D.1.Železniční zabezpečovací zařízení.

Sdělovací zařízení.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu. Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení provedou - na vyžádání - zástupci spravujících organizací. Pokud nespecifikovali správce zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracech v blízkosti inž. sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Při pracech v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací. Při pracech, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Stávající závěsné optické kabely spol. MERIT GROUP, umístěné na trakčních stožárech budou v průběhu stavby provizorně převěšeny a později demontovány a definitivně uloženy v zemi (řešeno v kapitole Sdělovací zařízení). Tato přeložka je řešena v samostatné dokumentaci a nebude hrazena ze strany SŽDC.

4. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

<u>Předpokládané zahájení prací:</u>	09/2012
Skutečné zahájení prací po podpisu SOD	
<u>Ukončení prací:</u>	08/2015
<u>Uvedení zařízení do provozu:</u>	postupně po celcích
<u>Lhůta pro předání geodetické dokumentace:</u>	11/2015
<u>Lhůta pro předání dokumentace skutečného provedení včetně schválených závěrových tabulek a související dokumentace dle skutečného provedení:</u>	11/2015