

SŽDC, s.o. – Stavební správa Olomouc

PAMĚTNÍ LIST

vydaný u příležitosti ukončení stavby

Brno – 1. část odstavného nádraží, I. etapa

Jména pracovníků, kteří se rozhodující měrou podíleli na přípravě a realizaci této stavby

INVESTOR
SŽDC, s.o., SS Olomouc
Ing. Miroslav Mikulec, zástupce OI
Ing. Karel Janků, náměstek ředitele SSO
Ing. Miroslav Dokoupil
Ing. Kazimír Horák
Ing. Břetislav Obšil
Petr Mrkva

Ing. Jan Hloušek
Jan Bezucha
Renata Šplíchalová
Josef Sukup
Milan Nejez
Martin Hofírek
Jiří Wagner
Vlastimil Nešpůrek

SŽDC, Správa dopravní cesty
Brno
Ing. Jan Slavata
Ing. Jiřina Rajchlová
Zdeněk Chromek
Karel Tichý

PROJEKTANT
Sudop Brno spol.s.r.o.
Ing. Miroslav Polák, HIP
Moravia Consult Olomouc, a.s.

ZHOTOVITEL
Sdružení firem Brněnský drak
OHL ŽS, a.s., SKANSKA a.s.
Richard Hubík, ředitel projektu,
OHL ŽS, a.s.
Lubomír Štěpánek, ředitel stavby,
SKANSKA a.s.

Helena Grossová
Lucie Slámová
Ing. Jiří Majlwelder
Mgr. David Hladík
Ing. Jan Ukrop
Ing. Zbyněk Vojtíšek
Ing. Milošlav Obhlídal

Jaroslav Rozek
Miloš Vaštera
Marcela Vurbalová
Ondřej Kutač
Ing. Roman Bartoš
Ing. Petr Blaha
Karel Vyleta

Ing. Antonín Ošťádal
Ing. Lubomír Svoboda
Jaromír Holý
Pavel Sedláček
Stanišlav Šustek
Ing. Václav Vlček
Ing. Radek Kuba
Ing. Pavel Šlampa

HLAVNÍ
PODZHOTOVITELÉ:
EŽ Praha a.s.
AŽD Praha s.r.o.
ŽSD Brno a.s.
Firesta a.s.
Stazepo a.s.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ:

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace se sídlem Praha 8, Karlín, Prvního pluku 367/5, PSČ 186 00 město BRNO
Zhotovitel: Sdružení „Brněnský drak“ OHL ŽS Brno, a.s., Skanska DS a.s.
Projektant: Sudop Brno spol. s.r.o.

PŘEDMĚT PLNĚNÍ:

Předmětem plnění je kompletní dodávka stavby „ČD Brno – 1. část odstavného nádraží, I. etapa“, patřící do souboru staveb realizovaných v rámci **přestavby železničního uzlu Brno**. Ve stavbě 1. část odstavného nádraží, I. etapy v lokalitě v Horních Heršpících byly realizovány práce v této skladbě jednotlivých profesních částí a skupin:
– kolejové úpravy a silniční komunikace
– mostní objekty a umělé stavby
– pozemní objekty a technická infrastruktura
– zabezpečovací a sdělovací zařízení
– trakční vedení a silnoproudá zařízení
– automatizovaný systém dispečerského řízení
– dálkové řízení železniční infrastruktury

Výstavbou byla tato část Horních Heršpíc na pozemcích dráhy výrazně zkulturnována a svým charakterem zapadá do příměstské průmyslové zóny.

Obsahem první etapy 1. části odstavného nádraží, jak byla vyprojektována, bylo vybudování části odstavného a technologického kolejiště s myčkou souprav, potřebný rozsah kolejí a veškeré technologické soubory pro zajištění drážního provozu. Současně byl vybudován objekt provozně technologický, rovněž v obvodu žst. Brno-Horní Heršpice. Pro zajištění bezproblémového napájení nejenom první části, ale následně celého uzlu, je doplněna, rozšířena a v některých segmentech zařízení rekonstruována TNS Modřice. Uvolnění staveniště pro výstavbu první části odstavného nádraží si vyžádalo přeložení stávajícího nákladového průtahu mezi obvodů Brno Horní Heršpice – Brno dolní nádraží a přeložení do nové polohy koleje č. 90 – kolej Brno dolní n. – Brno Horní Heršpice zhlaví Státní silnice.

Zcela zásadním zášahem do území, a to nejen ve vazbě na drážní provoz, ale i na provoz na pozemních komunikacích je zrušení stávajícího úrovňového přejezdu a vybudování podjezdu Bohunická, Sokolova, tvořeného soustavou mostů a opěrných zdí. Stavba je strukturována do 252 stavebních objektů a provozních souborů.

SOUHRNNÉ ÚDAJE STAVBY:

Rozsah stavby v staničení jednotlivých tratí lokalizovaných v obvodu žst. Brno Horní Heršpice:
Trať č. 250, Břeclav – H. Brod, úsek Břeclav – Brno km 139,448 – 141,515
Trať č. 240, Brno – jihlava, úsek Střelice – Brno km 151,910 – 153,591
Nákladový průtah km 0,0 – 1,810
Z hlediska navázání technologických částí stavby – kabelová vedení zab. zař. na stávající stav, zasahují jednotlivé části do žst. Modřice, žst. Brno hl.n., k objektu Polikliniky, k objektům v obvodu Brno – dolní nádraží a rovněž do km 150,640 na trati Brno – jihlava. V rámci železničního spodku bylo zřízeno 14 450 m podkladních vrstev, 6 051 m trativodů a 668 m příkopových žlabů.
Byl zřízen železniční svršek z nového materiálu tv. UIC 60 v délce 4 348 m, tv. S 49 v délce 8 192 m, tv. R65a S 49 v délce 1 704 m z materiálu regenerovaného, zřízeno 16 ks výhybek tv. UIC 60 a 26 ks výhybek tv. S 49, R65.

Údaje o mostech, propustcích a umělých stavbách:

železniční mosty	3 ks rekonstruované	9 ks nové
podchody	2 ks	1 ks
silniční most	1 ks	1 ks
návěstní lávka	1 ks	924 m
opěrné zdi	924 m	

Bylo zřízeno 24 326 m² zpevněných ploch a komunikací.

Pozemní objekty:

obestavěný prostor novostaveb (hala myčky, provozně-technologický objekt aj.)	15 083 m ³
na ploše	26 134 m ²
demolice	10 682 m ³
kabelovody a kabelové kanály	4 120 bm
protihlukové stěny	1 177 bm

Trakční vedení a silnoproudá zařízení:

nové	24,5 km, z toho 2,5 km v šířích tratích a 22 km v dopravních
úpravy stávajícího demontáže	10,5 km
35 výhybek, 213 svítidel nového osvětlení, 650 m přeložek kabelových vedení 22 kV, 4 050 m nových kabelových tras.	32,9 km
napájecí a zpětné vedení nová trafostanice 22/0,4 kV rekonstruovaná	12,5 km
2 rozvodny nové, 2 rekonstruované, náhradní zdroj, elektroohřevy	6 ks
1 ks	1 ks

Údaje o sdělovacím a zabezpečovacím zařízení:

Dopravní s novým zabezpečovacím zařízením elektronickým 3. kategorie	2 ks
Výměnové elektromagnetické přestavníky	54 ks
Metalické kabely	137,2 kmp.
Optické kabely	916,8 kmvl.

Odpadové hospodářství, recyklace materiálů

uloženo na skládkách 96 000 t zeminy, recyklováno 27 484 t sutí, betonu a asfaltu, likvidace nebezpečného odpadu: starých dřevěných pražců 1 234 t, lokálně znečištěného štěrku ze železničního svršku pod výhybkami 4 300 t.
Při provádění stavby nedošlo k žádné ekologické havárii.

ZAJÍMAVOSTI STAVBY:

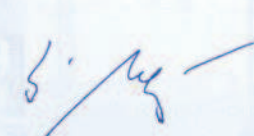
Zajímavostí stavby je myčka kolejových vozidel, která svými parametry splňuje nejvyšší nároky na kvalitu a minimalizuje dopad na životní prostředí. Jedná se o moderní technologii, kdy v plně automatizovaném provozu lze umýt až 200 vozových skříní za 24 hodin při venkovních teplotách -20 °C – +35 °C. Technologie využívá v mycím procesu i dešťovou vodu, jímánu z plochy střechy, která se opakovaně po pročištění v recyklačním zařízení vrací do mycího procesu. Znečištěná voda je vedena přes sedimentační zařízení, kde dochází k odluštění kalu a vody. Filtrační koláče z kaloris jsou shromažďovány v kontejnerech a likvidovány jako nebezpečný odpad.

Podjezd Sokolova, Bohunická. Jedná se o pozemní komunikaci pod kolejištěm žst. Brno-Horní Heršpice – soustavu mostů a opěrných zdí s pozemní komunikací, komunikací pro pěší, kabelovodem a odvodněním s přečerpávací stanicí. Toto rozsáhlé dílo zásadně mění propustnost a zvyšuje bezpečnost železniční a silniční dopravy zrušením stávajícího úrovňového přejezdu.


1. Celkové náklady stavby (bez DPH): 2.888.935.786,62 CZK
2. Doba provedení: říjen 2007
zahájení stavby: květen 2010
ukončení a předání stavby:

Stavební práce byly provedeny řádně a odborně, v souladu se smlouvou o dílo a jejich dodatky, dle schválené projektové dokumentace. Spolupráci investora a zhotovitele lze hodnotit jako velice dobrou, a to nejen z hlediska vlastního provádění prací, ale i z hlediska důrazu na kvalitu provedených prací, koordinaci a schopnost spolupráce se zainteresovanými stranami.




Ing. Jiří Mlynář
ředitel, SŽDC, s.o.
Stavební správa Olomouc


Ing. Michal Štefl
generální ředitel
a předseda představenstva
OHL ŽS, a.s.


Ing. Michal Reiter
výkonný ředitel
divize Silniční stavitelství
a člen představenstva
Skanska a.s.

