

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



*Správa železniční dopravní cesty*

**Příloha č. 2 c)**

# **ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

## **ZHOTOVENÍ STAVBY**

**„Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“**

Datum vydání: 29.2.2016



**Spolufinancováno Evropskou unií**

**Nástroj pro propojení Evropy**

## OBSAH

<b>OBSAH .....</b>	<b>2</b>
<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1. ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.2. UMÍSTĚNÍ STAVBY.....	4
<b>2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....</b>	<b>4</b>
2.1. PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE .....	4
2.2. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTACE .....	4
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI .....</b>	<b>5</b>
<b>4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA .....</b>	<b>5</b>
4.1. VŠEOBECNĚ.....	5
4.2. KONKRÉTNÍ POŽADAVKY NA ZHOTOVITELE STAVBY (PROVÁDĚNÍ STAVBY) .....	6
4.3. DOKLADY PŘEDKLÁDANÉ ZHOTOVITELEM .....	7
4.4. REALIZAČNÍ DOKUMENTACE STAVBY .....	7
4.5. DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ STAVBY (ZAMĚŘENÍ STAVBY) .....	8
4.6. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ, SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ.....	9
4.7. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘŤ, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	9
4.8. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY.....	10
4.9. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY.....	11
4.10. TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	11
4.11. VYZÍSKANÝ MATERIÁL.....	11
4.12. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY.....	12
<b>5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY.....</b>	<b>12</b>
<b>6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>13</b>

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1. Účel a rozsah předmětu díla

- 1.1.1. Předmětem díla je zhotovení stavby „OPT Beroun (mimo) – Králův Dvůr“ jejímž cílem je komplexní rekonstrukce trati, řešící mimo jiné modernizaci osobního nádraží železniční stanice (dále jen ŽST) Beroun a komplexní přestavbu zastávky Králův Dvůr.
- 1.1.2. Rámcově se jedná o rekonstrukci železničního spodku a svršku, rekonstrukci mostů podchodu a propustků, úpravu nástupišť včetně bezbariérového přístupu pro cestující, přejezdů, modernizaci zabezpečovacího zařízení s dálkovým ovládáním stanic z vybraného uzlu (Beroun) s možností budoucího připojení na CDP Praha. Dále se jedná o výstavbu odpovídajícího sdělovacího a informačního zařízení, komplexní rekonstrukce trakčního vedení včetně DŘT, protihluková opatření apod. Zásadními staveními celky je komplexní rekonstrukce ŽST Beroun a nová železniční zastávka Králův Dvůr obě včetně nového podchodu pro cestující. Tyto stavby zásadně řeší zvýšení bezpečnosti cestujících a komfort zejména v Kr. Dvoře, kde se ruší úrovněvé přecházení kolejí a umožní se úrovněvý přístup na nová nástupiště s výškou 550 mm nad TK.
- 1.1.3. Optimalizace koridorové trati spočívá ve zvýšení traťové rychlosti až do 120 km/h. Současná konfigurace trati a krajinný ráz bohužel neumožňuje docílení zásadnějších rychlostních parametrů v delších úsecích.
- 1.1.4. Rozsah díla „OPT Beroun (mimo) – Králův Dvůr“ je podrobně popsán v projektu stavby, kterým se bude vybraný Zhotovitel stavby v plném rozsahu řídit.
- 1.1.5. Stavba lze rozdělit na tři základní části. Jedná se o úsek realizace ŽST Beroun, dále úsek realizace oblasti „Seřaďovacího nádraží“ a zbývajících kolejišť tzv. Králova Dvora.

#### 1.1.6. Úsek č. 1: Osobní nádraží:

- 1.1.6.1. Objekty železničního svršku a spodku osobního nádraží začínají v km 37,461 širé trati ve směru od Prahy k pražskému zhlaví ŽST Beroun. Konec objektu je v km 39,210 257, kde navazuje na stavební objekt nákladového nádraží.
- 1.1.6.2. Jedná se o komplexní rekonstrukci ŽST ve všech částech a profesích, počínaje železničním spodkem a svrškem, přes sdělovací a zabezpečovací zařízení, obnovy silnoproudých technologií, trakčního vedení a dalších stavebních, resp. technologických staveb a rekonstrukcí.
- 1.1.6.3. Zhotovitel bude ověřovat správnost projektového řešení. Návrhy jiných řešení se mohou realizovat pouze na základě prokazatelnosti, že je projektové řešení vadné. Zhotovitel bude reagovat na výsledky geotechnického konzultanta. Předmětem díla je dostatečné sledování ekologického znečištění železničního spodku

#### 1.1.7. Úsek č. 2: Nákladové (seřaďovací) nádraží:

- 1.1.7.1. Objekt železničního svršku a spodku nákladního nádraží začíná v km 39,210 257. Konec objektu nákladního nádraží je v km 41,519 612, kde navazuje na SO 14-33-01(02) Beroun - Králův Dvůr hlavních kolejí a koleje 91 nového číslování.
- 1.1.7.2. Především se jedná o „hlavní koleje“ vedoucí po okraji celého seř. nádraží vpravo ve směru jízdy na Plzeň, podél řeky Litavky – jedná se o stabilizované území. Součástí stavby jsou dále úpravy sdělovacího zařízení pro sousední (tzv. „stovkové“ koleje). V důsledku modernizace zabezpečovacího zařízení dojde k demolicím „stavědel“. Součástí stavby je rovněž rekonstrukce kolejí č. 213-219, které mají užitečnou délku 716-780 m. K úpravám kolejí dochází v rozsahu km 39,464 – 40,250. Stavba bude řešit příslušné úpravy trakčního vedení uvedených kolejí, dále úpravy souvisejícího zab. zař. a služebního železničního přejezdu v km 39,483 včetně přeložek inženýrských sítí.
- 1.1.7.3. Zhotovitel zajistí odvoz nepoužitelné směsi štěrku a zemin zejména z podloží kolejí 213-219 železničními vozy na skládku např. skládka Diamo Mydlovary, či jiným způsobem mimo průjezdu nákladních vozidel přes město Beroun. (Průjezd vozidel městem Beroun není povolen).

### 1.1.8. Úsek č. 3:

- 1.1.8.1. Třetím úsekem je dvoukolejný traťový úsek od km 41,519 612 - do km 42,700 000, kde je konec stavby a plynule se navazuje na již realizovanou stavbu „Optimalizace trati Beroun – Zbiroh“.
- 1.1.8.2. Kromě hlavních kolejí č. 1 a 2 je předmětem díla odstranění koleje 91s firmy KD Trans a rekonstrukce souběžné koleje č. 91 od km 40,955 do km 41,358, tj. na rozhraní státní dráhy a vlečky firmy KD Trans. Bez náhrady bude zrušena vlečka KD Trans pod označením „B“. V daném 3. Úseku dojde k umisťování trakčních podpěr na pozemcích ve vlastnictví Českomoravských cementáren (dále jen ČMC).
- 1.1.8.3. Zhotovitel bude se zástupcem firmy KD Trans Ing. Včelákem komunikovat ve věci stavebních postupů výše uvedeného rušení a budování kolejí.
- 1.1.8.4. Zhotovitel bude se jmenovaným zástupcem ČMC komunikovat o způsobu provádění stavby základů trakčních podpěr a montáže podpěr, včetně uzavření dohody o vstupu na cizí pozemek.

## 1.2. Umístění stavby

1.2.1. Stavba bude probíhat na trati Praha - Plzeň.

- Traťový úsek km 37,461 – 42,700 nového staničení
- Kraj: Středočeský, okres: Beroun
- Katastrální území: Tetín u Berouna, Beroun, Jarov u Berouna a Králův Dvůr
- TUDU: 0202
- Zařazení tratě: TEN-T; CLS 087

## 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### 2.1. Projektová dokumentace

2.1.1. Projekt stavby „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“, Zpracovatel: Metroprojekt Praha a.s., 1.3.2016

### 2.2. Související dokumentace

2.2.1. Projekt stavby byl vypracován na základě přípravné dokumentace z 03/2012 a vydaného územního rozhodnutí o umístění stavby „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ ze dne 6. 5. 2013 pod. č.j. MBE/28628/2013/VÝST-Pv, které nabylo právní moci dnem 11. 6. 2013. Platnost územního rozhodnutí byla prodloužena rozhodnutím č.j. MBE/47283/2015/Výst-PV ze dne 22.7. 2015, které nabylo právní moci dne 26.8. 2015.

2.2.2. V průběhu zpracování projektu došlo k zásadní změně SO 13-36-11 PTM Beroun - přípojka 22 kV (podpůrná trakční měnárna – dále jen PTM), oproti přípravné dokumentaci, kdy bylo původní „venkovní“ vedení 22 kV z rozvodny „Tetín“ nahrazeno kabelovým zemním vedením v celé délce až do PTM. Tato změna si vyžádala změnu územního rozhodnutí (respektive nové územní rozhodnutí), které bylo vydáno pod č.j. MBE/72646/2015/VÝST-Pv, které nabylo právní moci 16.12.2015.

2.2.3. Dále byly vydány souhlasy s vydáním rozhodnutí o povolení stavby dle §15 odst. 2 stavebního zákona stavby“: ze dne 16.11.2015 pod č.j. MBE/72463/2015/VÝST-Pv. (Pro železniční stavbu OPT Beroun – Králův Dvůr – speciální stavební úřad DÚ Plzeň) a ze dne 16.11.2015 pod č.j. MBE/72461/2015/VÝST-Pv. (Pro SO 13-37-03 odvodnění komunikace k PTM a SO 13-34-09 PTM Beroun- komunikace.

2.2.4. Posuzovací protokol projektu SZDC čj: 2815/2016-SZDC-SSZ-ÚT2-Šmn. ze dne 29.02.2016

2.2.5. Schvalovací protokol projektu SZDC čj: ..... ze dne ..... zatím není

2.2.6. Stavební povolení č.j.: ..... ze dne ..... zatím není

Č.j. a datum bude doplněno před zadáním veřejné zakázky. Stavební povolení bude předáno bez zbytečného odkladu před podpisem Smlouvy vítěznému uchazeči.

### 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

3.1.1. Zhotovení stavby musí být provedeno v koordinaci s připravovanými, případně aktuálně realizovanými akcemi a to i cizích investorů, které přímo s předmětnou akcí souvisí nebo ji mohou ovlivnit. Součástí plnění díla je i zajištění koordinace při realizaci prací, poskytování a rozsahu výluk, přidělení prostorů pro staveniště v jednotlivých žst. apod. Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:

- Rekonstrukce silničního mostu, km 39,063 trati Praha - Plzeň, SO 13-38-20 Ochranné sítě.

V současné době se nachází rekonstrukce ochranných sítí na silničním mostu v km 39,063 ve dvou projektech: V projektu OPT Ber. – Kr. Dvůr pod číslem SO 13-38-20 a současně v projektu města Beroun. Navrhuje se: Stavební dozor investora bude sledovat postup přípravy stavby ve věci provedení rekonstrukce ochranných sítí. Za optimální by bylo, aby ochrana inženýrských sítí byla realizována městem Beroun. Pouze v případě, že dojde k zásadnímu zpoždění realizace rekonstrukce sil. mostu (po dokončení stavby SZDC), bude tato rekonstrukce provedena SZDC s.o. s tím, že město Beroun smí při rekonstrukci mostu sítě sejmout a po dokončení rekonstrukce sítě znovu na most umístit.

Investor uzavře s městem Beroun smlouvu, resp. dohodu o provedení rekonstrukce Ochranných sítí na silničním mostě km 39,063 trati Praha – Plzeň.

### 4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

#### 4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Vítězný uchazeč obdrží 2 kompletní soupravy projektové dokumentace stavby v tištěné formě. Digitální formu dokumentace obdržel již v rámci zadávací dokumentace.
- 4.1.2. SZDC předjedнала v rámci projektu stavby s některými vlastníky pozemků určených pro zařízení staveniště a příjezdové cesty smluvní vztahy (vyjádření a smlouvy o smlouvách budoucích jsou součástí dokladové části dokumentace). Zhotovitel stavby má možnost na tato předjednání navázat a uzavřít s vlastníky pozemků vlastní nájemní smlouvy anebo si musí zajistit k přístupu na stavbu jiné pozemky.
- 4.1.3. Zhotovitel stavby má možnost předjednat a uzavřít s vlastníky pozemků nájemní smlouvy anebo si musí zajistit k přístupu na stavbu jiné pozemky.
- 4.1.4. Před začátkem provádění prací si Zhotovitel zajistí vyjádření vlastníků a správců inženýrských sítí, která v době realizace stavby pozбудou platnosti, týká se v projektové dokumentaci (P) části H. Doklady (závazná stanoviska dotčených orgánů a osob, další doklady o jednání s dotčenými orgány a osobami). Zhotovitel zajistí na své náklady všechna nová povolení.
- 4.1.5. Zhotovitel si zajistí v předstihu před začátkem stavby potřebná povolení, zejména pro výjezdy ze staveniště na silnice a místní komunikace, umístění přechodného dopravního značení a zajistí si i další dočasné zábery potřebné pro stavbu, včetně pozemků v majetku ČD a.s. Veškeré tyto náklady zohlední v ceně díla dle VTP.
- 4.1.6. Zhotovitel ve všech fázích realizace díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části dokumentace stavby a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.7. Budou respektovány podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu stavby a podmínky stavebního povolení, včetně všech obecně závazných právních a správních předpisů a v rámci přípravy a realizace stavby vydaných ostatních rozhodnutí, stanovisek a dokumentů jak drážními tak mimodrážními organizacemi a správními orgány.
- 4.1.8. Zhotovitel musí v dostatečném předstihu před ukončením jednotlivých stavebních postupů a výluk předat pověřenému pracovníkovi Objednatele všechny potřebné podklady pro zpracování úprav staničního řádu ve smyslu předpisu SZDC D5.
- 4.1.9. Zhotovitel musí v rámci přejímacích řízení vytvořit časový prostor pro činnost odborných komisí Objednatele v rozmezí cca 10 až 30 dní před předáním stavby (nebo její části) Objednateli v závislosti na rozsahu zařízení.
- 4.1.10. Při uvádění stavby do zkušebního provozu Zhotovitel bude dodržovat a plnit podmínky stanovené Drážním úřadem Praha.

- 4.1.11. Zhotovitel je povinen před zahájením prací vytýčit inženýrské sítě uvedené v projektu stavby, a to včetně těch inženýrských sítí, které vznikly v době od zpracování dokumentace do zahájení prací na příslušné části díla a oznámit Objednavateli tuto skutečnost před zahájením prací na této části díla. Současně je povinen vytýčit a v terénu viditelně vyznačit obvod stavby, jednotlivých ZS, hranice pozemků, jednotlivé linie a rozhodující rozměry realizovaných PS a SO a tyto po nezbytnou dobu výstavby udržovat v náležitém stavu.
- 4.1.12. Zhotovitel v rámci zařízení staveniště zajistí pro supervizi stavebních prací pracovníky SFDI uzamykatelnou místnost o minimální ploše 13 m<sup>2</sup>, která se bude nacházet na staveništi nebo v jeho blízkosti a bude vyhrazena pouze pro tento účel. Místnost bude vybavena kancelářským nábytkem o minimálním rozsahu: 2× stůl, 3× židle, 3× skříň na dokumenty, 1× šatní skříň. Součástí zajištění místnosti bude také připojení k elektrické síti, zajištění přístupu k sociálnímu zařízení a zajištění úklidu 1× týdně, případně dle možností i připojení k internetu a klimatizace. Náklady na zřízení, provozování a likvidaci tohoto zázemí jsou součástí ceny za Dílo.
- 4.1.13. Zhotovitel je povinen označit dílo Publicitou - viz Pravidla publicity projektů spolufinancovaných z Connecting Europe Facility (CEF).
- Zhotovitel se zavazuje k zajištění publicity stavby spolufinancované Evropskou unií z Nástroje pro propojení Evropy (CEF) v souladu s Technickými specifikacemi pro prostředky propagace (publicity), které jsou součástí zadávací dokumentace. Minimálně jednou za rok bude v deníku s celostátní či regionální působností zveřejněna informace v tisku. Návrh inzerce a vybrané tištěné médium musí být předem písemně schválen SZDC. Součástí propagace budou 2 velkoplošné reklamní panely (billboardy) a dvě pamětní plakety. Zhotovitel zajistí dále slavnostní zahájení a ukončení stavby pro předpokládaný počet 50 účastníků.

## 4.2. Konkrétní požadavky na Zhotovitele stavby (provádění stavby)

- 4.2.1. Rekonstrukce čtyř kolejí č. 213-219, žst. Beroun- seřaďovací nádraží
- Součástí projektu je rovněž rekonstrukce čtyř kolejí č. 213-219, nacházejících se v obvodu seřaďovacího nádraží ŽST Beroun. Zhotovitel bude respektovat požadavky na likvidaci vytěženého materiálu dle projektu, kde se předpokládá odvoz materiálu železničními vozy na skládku např. skládku Diamo Mydlovary. (Průjezd vozidel městem Beroun není povolen). Jiné řešení musí být předem s Objednavatelem odsouhlaseno. Zhotovitel dokončí dílo včetně vyvolaných úprav, jako je obnova služebního přejezdu.
- 4.2.2. Snesení trakčního vedení – nákladové nádraží.
- Součástí stavby jsou vyvolané práce, související s budoucím prodejem kolejí č. 231, 233 a 235 v seř. nádraží Beroun. Jedná se zejména o snesení trakčního vedení uvedených kolejí dle záznamu z jednání konaného dne 25.8.2015. Doklad je součástí TZ SO 13-35-05 Beroun – trakční vedení – nákladové nádraží.
- 4.2.3. Spolumajitelky dotčených pozemků stavbou k.ú. Beroun č. parcelní 937/2, 937/1, 939 a 2230/10 – tj. paní Drahorádová Svatava, Kotková Alena a Lokayová Alžběta požadují zajistit ochranu navržené kabelové trasy (vedení 22 kV a dalších optických kabelů) pro vjezd na jmenované pozemky. Mělo by se jednat o případný vjezd těžkými vozidly. Přitom uvedené pozemky jsou v platném územním plánu zařazeny do území neurbanizovatelného (nezastavitelného) - krajinné zóny, P – přírodní zóna. Navíc jsou zahrnuty do lokálního biokoridoru – prvku ÚSES (územní systém ekologické stability). Z těchto důvodů by uvedené pozemky měly zůstat přírodního charakteru a nemělo by se na nich ani zemědělsky hospodařit a proto ani není nutné pro tento účel zřizovat na uvedené pozemky sjezd z přilehlé komunikace III. třídy.
- Do výkazu výměr byly do rozpočtu zavedeny příslušné položky. V průběhu stavby bude Zhotovitel a Objednatel dále s majitelkami jednat o bezpředmětnosti tohoto požadavku.
- 4.2.4. Požadavek soukromé osoby – podnikatele JUDr. Mayera, V Zahradách 564/4, 266 01 Beroun - Město. JUDr. Mayer požaduje možnost vybudování vlečky, která je zobrazena v koordinační situaci č. 2. (V projektu uvedeno pod názvem „vlečka Kovošrotu“. Naproti výpravní budově osobního nádraží se v současné době nachází kolejiště, které je předmětem demolice a to na samém konci stavby. Koleje č. 19 až 27 se nachází na soukromém pozemku JUDr. Mayera, který souhlasí s tím, že bude toto kolejiště používáno jako zařízení staveniště. Požaduje však uzavření smlouvy o provedení připojení koleje č. 27 (nově č. 15) na své náklady vyjma přípojné výhybky č. 27, která bude dle vyjádření OŘ

Praha v majetku SZDC s.o. Červeně označená přípojná koleje bude z užitého materiálu, rovnoběžná část koleje bude na místě ponechána bez úpravy .

- Zhotovitel uzavře s JUDr. Mayerem příslušnou smlouvu o dílo.

#### 4.2.5. Vyvolaná investice ČEZ Distribuce (mimo položkový rozpočet stavby).

Předmětem stavby je zřízení připojení vedení 22 kV z rozvodny „Tetín“ k podpůrné trakční měničárně SO 13-34-04 a úpravy trafostanic – osobní nádraží TS1 a seřaďovací nádraží TS2. Připojení zdroje el. en z rozvodny do spínací stanice řeší projektant ČEZ Distribuce pan Berlinský tel 606420197.

#### 4.2.6. Recyklační základna – seřaďovací nádraží ŽST Beroun.

Zhotovitel najme renomovanou firmu s kompletní technologií pro provádění recyklace a nakládání s vytěženým materiálem a s příslušnými doklady a certifikáty pro zajištění této činnosti bez účasti Objednatele stavby. Umístění recyklační linky je definováno projektem. Případné změny – projedná vybraný uchazeč s Objednatelem.

### 4.3. Doklady předkládané Zhotovitelem

4.3.1. Před zahájením prací na objektech, jejichž součástí jsou „Určená technická zařízení“ ve smyslu vyhlášky č. 100/1995 Sb., zadavatel požaduje předložení dokladu o tom, že uchazeč má zajištěnou spolupráci právnické osoby podle ust. §47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb. o drahách v platném znění pro všechny druhy „Určených technických zařízení“, dotčených výstavbou. Z tohoto dokladu musí být zřejmé, že se vztahuje k plnění předmětné zakázky a bez jeho předložení nebude možné zahájit práce na výše uvedených objektech.

4.3.2. Zhotovitel doloží před zahájením prací na železniční dopravní cestě prosté kopie dokladů, prokazujících způsobilost Zhotovitele – tj. doklady pro každého vedoucího zaměstnance příslušného oboru. Jedná se o doklady prokazující znalost bezpečnosti práce, profesních dovedností a znalosti legislativního charakteru a příslušného technického oboru v souladu zejména s TKP.

4.3.3. Výše uvedené doklady musí osvědčit odbornou způsobilost samotného dodavatele (je-li fyzickou osobou) nebo jiné osoby, která bude pro dodavatele příslušnou činnost vykonávat.

4.3.4. Odborná způsobilost výrobce a montážní organizace pro OK dle TKP 19.1.3. Zhotovitel prokáže základní požadavky na způsobilost pro výrobu ocelových konstrukcí (OK) takto:

- Výrobce konstrukčních ocelových dílců, na které se vztahuje harmonizovaná ČSN EN 1090-1+A1, prokazuje svoji způsobilost Osvědčením o shodě řízení výroby pro příslušnou třídu provádění (EXC3), který vydává Evropskou komisí jmenovaný Oznámený subjekt.

a montáž ocelových konstrukcí:

- Dodavatel prokazuje oprávnění k montáži ocelových konstrukcí (třídy provádění EXC3), popř. k provádění speciálních technologií (např. nýtování) samostatným certifikátem způsobilosti k montáži ocelových konstrukcí na staveništi nebo certifikátem s přílohou, která obdobně jako samostatný certifikát prokazuje plnění požadavků na provádění ocelových konstrukcí na staveništi v rozsahu požadavků ČSN EN 1090-2+A1, ČSN 73 2603, ČSN EN ISO 3834 ve vztahu k procesům svařování při montáži a TKP kap. 19, nebo obdobným zahraničním dokumentem.

### 4.4. Realizační dokumentace stavby

4.4.1. Objednatel požaduje zpracování realizační projektové dokumentace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a mostních konstrukcí, případně propustků, zpracované v podrobnostech, určujících závazné požadavky tvarové/hmotové, materiálové, technologické a technické, dispoziční a provozní, množství, jakost a charakteristické vlastnosti stavebního díla a instalovaných zařízení nutných k provedení stavby, včetně dokumentace výrobní, montážní a dílenské (projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro provádění stavby, vyhláška č. 146/2008 Sb., příloha č. 6) prioritně pro:

4.4.1.1. Sdělovací a zabezpečovací zařízení a souvisejících objektů:

- Projekt stavby staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně návazností na technologie sdělovacího zařízení a včetně zapracování přechodových stavů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v souladu s POV
- Projekt stavby sdělovacího zařízení, včetně zapracování přechodových stavů



- zpracování technologických postupů (TP) provádění prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby (především v plánované výluce) jednotlivých SO a PS v přiměřeném rozsahu nutném pro realizaci stavby

#### 4.4.1.2. Ocelové konstrukce a mosty

- Zpracování výrobní dokumentace ocelových konstrukcí v rozsahu dle TKP 19.1.4. Rozsah dokumentace pro mostní objekty je dále specifikován ve směrnici SZDC č.11\_2006, příloha č. 5. Platí pro ocelové části a zábradlí mostních objektů, návěsní lávky a krakorce, nástupištní přístřešky a zastřešení nástupišť. Platí pro všechny ocelové konstrukce a jejich podružné části, jejichž návrhové zatížení se stanovuje podle ČSN EN 1991 (Eurokód 1). Vymezení platnosti je uvedeno v TKP 19.1.2.
- Způsobilost Zhotovitele, požadavky na způsobilost výrobců konstrukčních ocelových dílců a jejich sestav uváděných na trh jako stavební výrobky jsou uvedeny a popsány v TKP 19.1.3. Požadavky uvedené v TKP 19.1.3. jsou pro Zhotovitele závazné a budou doloženy v rámci nabídky.
- Zpracování technologických postupů (TP) výroby a montáže dle TKP 19.1.4.1 a 19.1.4.2.

4.4.2. Je věcí Zhotovitele, zda si zajistí další realizační dokumentaci v rámci své činnosti. V každém případě bude veškerá realizační dokumentace předložena ke schválení Objednateli!

### 4.5. Dokumentace skutečného provedení stavby (zaměření stavby)

**4.5.1. Předání kompletní dokumentace skutečného provedení stavby týkající se Díla Zhotovitelem Objednateli proběhne v listinné formě ve 3 vyhotoveních a v digitální formě v rozsahu dle VTP bodu 8.3.5. do 3 měsíců ode dne, kdy byl vydán Zápis o předání a převzetí Díla, nejpozději však do termínu ukončení smluvního vztahu.**

4.5.2. Pokud dojde ke změně zapojení stávajícího zabezpečovacího zařízení, budou všechny příslušné výkresy dotčeného zařízení digitálně zpracovány se zpracováním příslušných oprav. Ve smyslu tohoto článku se nepovažuje za digitální formu výkres skenovaný. Všechny výkresy, nové i opravené, musí být zpracovány a předány v digitální podobě, se zpracováním všech změn, ve formátu „\*.dwg“. Součástí předávané opravené dokumentace je i vytištěná opravená dokumentace (3x). Ucelené obvody budou přednostně nakresleny na jednom výkresu jako celek. Značky musí být v souladu s oficiálním tiskem norem TNŽ 34 2602 a TNŽ 34 5543 vše v platném znění. Detaily, problematické případy a konečné provedení výkresů budou prokazatelně odsouhlaseny objednatel.

4.5.3. V dokumentaci je především nutné dodržovat:

- situování výkresu od bodu 0,0,0;
- výkresy kreslit v rastru a v kroku 2,5 mm;
- meze výkresu nastavovat v rozmezí 0,0 až 210,295 / 420,295;
- tlusté čáry kreslit křivkou a vyvarovat se používání definování tloušťek u čar;
- kontakty, cívky relé, tlačítka, žárovky, odpory, kondenzátory, diody, aj. kreslit v typizovaných blocích;
- používat písmo ve standardních fontech (bez SHX), pokud je nutné použít nestandardní font, bude tento font součástí dodaného opraveného výkresu jako příloha výkresu;
- minimální velikost písma 2 mm při tisku 1:1, v případě tisku výkresu A3 na formát A4 musí být minimální velikost písma 2,5 mm;
- při ukládání výkresu změnit datum nad razítkem (slouží k identifikaci poslední verze);
- nepoužívat vyšrafované objekty ve schematicce;
- u relé s přitaženou kotvou a u jeho kontaktů kreslit orientovanou šipkou – vzhůru.

4.5.4. Zhotovitel prokáže závazným způsobem zajištění zpracování dokumentace skutečného provedení stavby ve vlastní nabídce.

4.5.5. Součástí dokumentace dle skutečného stavu provedení také budou:

- kilometráž začátků a konců kolejí, polohy námezníků užité délky kolejí a polohy LISů (počet LISů v jednotlivých výhybkách, nákrasy a schéma kolejí, skupin výhybek a umístění LISů v BK podle platných předpisů,
- výsledky zaměření prostorové průchodnosti s uvedením souřadnic překážek, v evidenčním prostoru EP2,5 dle předpisu ČD(SZDC) S65



- protokol o závěrečném měření kabelů – u přepojovaných kabelů,
- revizní zprávy na opravené případně přemístěného zařízení,
- protokol právnické osoby,
- protokoly o technickobezpečnostní zkoušce,
- geodetické zaměření případných opravených kabelových tras bude zakresleno do stávajícího polohopisného výkresu kabelových tras – kabelového plánu. Kabelové trasy budou zaměřeny vzhledem k ose koleje. Jako podklad pro kabelové trasy bude použita mapa s uvedenými parcelními čísly,
- geodetická dokumentace vycházející z platného železničního bodového pole (ŽBP) a řídící se TKP, kapitola 1 (všeobecně).

4.5.6. V případě, že dojde ke změně hranice dráhy, respektive by bylo třeba řešit zcela nový zábor proti původní geodetické dokumentaci, seznámí geodet neprodleně zástupce Objednatele o této změně. Investor v takovém případě zajistí dořešení výkupu pozemků. Dle stavebního zákona bude Objednatel před žádostí o kolaudaci stavby řešit tzv. „Změnu před dokončením stavby“ – tj. doplnění nově dotčených pozemků stavby!

#### 4.5.7 Zaměření skutečného provedení inženýrských sítí

Zaměření inženýrských sítí, nacházejících se mimo obvod stavby (přeložky cizích správců, přírodní vedení pro potřebu SZDC s.o. z intravilánu do obvodu stavby jako je el. vedení 22 KV z rozvodny Tetín) bude ihned po zaměření poskytnuto Objednateli, který bude řešit uzavření smluv o vkladu VB s jednotlivými vlastníky na základě budoucí smlouvy o vkladu VB. Z uvedeného je zřejmé, že se tyto sítě budou zaměřovat ihned po uložení sítě do kynety, tj. před zasypáním zemní rýhy. Objednatel bude bezodkladně uzavírat smlouvu o vkladu VB. Výjimkou jsou inženýrské sítě budované „třetí stranou“, jako je například zhotovitel pro ČEZ Distribuce a.s.

*Upozornění:* Nové inženýrské sítě, uložené v rozporu s projektem stavby a bez souhlasu Objednatele, budou Objednatelem anulovány a Zhotovitel bude muset sítě uložit znovu dle projektu!

V případě, že bude Objednatel souhlasit s ponecháním jiného umístění předmětu díla, zajistí Zhotovitel veškeré majetkoprávní vztahy na svůj náklad – tj. včetně příslušných geometrických plánů s předem dohodnutým termínem majetkoprávního vypořádání.

## 4.6. Zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení

4.6.1 Zhotovitel dopracuje zabezpečovací zařízení ve zbývající části 40%. a sdělovací zařízení ve zbývající části 60%. Bude dodržovat navržené stavební postupy, případné změny bude konzultovat s projektantem a Objednatelem stavby. Dále bude sledovat dodržení rozpočtu stavby. Zhotovitel se bude věnovat zejména příslušným kabelážím. Maximální snahou by mělo být dodržení navržených kabelových tras dle projektu. Nepřipouští se pokládka nových kabelových tras mimo obvod dráhy. Připouští se změny trasy pouze v případě prokazatelných překážek – takové případy musí odsouhlasit Objednatel. Zcela zásadní je řešení sdělovacího zabezpečovacího zařízení ve výpravní budově ŽST Beroun, které bude mít vliv na stavební úpravy a případná „stěhování“ osazenstva z příslušných místností. Zhotovitel ve spolupráci s projektantkou pozemních objektů dořeší případné problémy. V důsledku HMG stavby musí toto zohlednit.

## 4.7. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

7.7.1 Požaduje se dodržení harmonogramu výstavby týkající se zejména nové trakční podpůrné měřírny PTM, která má co nejdříve umožnit dočasné vyřazení stávajících energetických zdrojů z důvodu jejich rekonstrukcí. Zcela zásadním objemem stavby jsou rekonstrukce trakčního vedení, které je ve stavu úplné amortizace. Z tohoto důvodu se požadují takové stavební postupy, které nezpůsobí zásadní výpadky provozuschopnosti dráhy. Zhotovitel v rámci přípravy prací provede důkladnou prohlídku těchto stávajících zařízení a vyhodnotí veškerá rizika. Vyvolané změny POV v této oblasti TV budou odsouhlaseny Objednatelem. V úseku Králůva Dvora se budou umísťovat trakční podpěry v areálu Českomoravského cementu – viz. čl. 2.1.1

## 4.8. Inženýrské objekty

### 4.8.1. Železniční svršek a spodek

Materiál kolejového lože je v majetku Objednatele. Novostavba by měla být realizována zásadně z nového materiálu. Použitý materiál se uplatní při řešení provizorních stavů. Území železniční trati dle výše uvedených tří úseků se nachází na stabilizovaném podloží historicky pojižděných kolejí. Lze konstatovat, že by nemělo dojít k zásadním problémům únosnosti zemní pláně. Přesto je povinností Zhotovitele provádět příslušné kontroly v místech, kde dochází k polohovým změnám kolejí – viz. úsek Králův Dvůr. Zhotovitel je povinen koordinovat práce na železničním spodku s ostatním profesemi. Pokládka kabelových tras a s ní spojené zásahy do vybudované zemní pláně (výkop rýh) musí být dle možnosti prováděna ještě před úpravou rovinnosti zemní pláně a jejím hutněním. Pokud to není možné, musí být vykopané rýhy po zasypaní upraveny tak, aby byla dodržena předepsaná míra zhutnění zemní pláně a také její rovinnost v předepsaném sklonu, popř. nepropustnost. Obzvláště pak pokládka chrániček musí být zkoordinována tak, aby chráničky byly položeny do odkryté zemní pláně, řádně zasypany a zásyp zhutněn a až pak došlo k finální úpravě zemní pláně. Je nepřijatelné chráničky osazovat do hotové zemní pláně nebo přes nově zřízenou konstrukční vrstvu. Zhotovitel je povinen zajistit provedení definitivního zajištění prostorové polohy koleje včetně zpracování příslušné dokumentace; provedení se doporučuje konzultovat s příslušným územním pracovištěm Střediska železniční geodézie.

### 4.8.2. Železniční stanice Beroun, zastávka Králův Dvůr, nástupiště

V případě ŽST Beroun se jedná o komplexní rekonstrukci kolejiště tj. s konfiguračními změnami, optimalizující funkci tohoto železničního uzlu. Návrh splňuje všechny požadavky na technologii a obsluhu ŽST Beroun. Zhotovitel před zahájením prací zkontroluje a prověří geodetické údaje navazujících objektů (např. výškové nivelety koleje – nástupištní hrany – přípojného schodiště apod.) Jde o eliminaci vadných zaměření, která generují náročná hledání opravného řešení. Železniční zastávka Králův Dvůr je navržena jako novostavba – opět je třeba co nejdříve provést kontrolu výškového uspořádání navazujících SO.

### 4.8.3. Železniční přejezdy

Součástí stavby je rekonstrukce železničního přejezdu SO 13-32-01 v km 41,343 Králův Dvůr.

*Upozornění:* V projektu stavby figuruje ještě SO 13-32-02 – který byl v současné době zrušen, neboť došlo ke zkrácení vlečkové koleje KD Trans tak, že jsou všechny tři koleje na přejezdu ve vlastnictví SZDC s.o.

### 4.8.4. Mosty, propustky

4.8.4.1. Objednatel požaduje, aby Zhotovitel zajistil u ocelobetonových konstrukcí (SO 201, pole č.2) kritérium 28 dní od betonáže do zatížení pohyblivým zatížením kolejovými vozidly. V případě, že nebude možno tento zásadní požadavek ČSN EN 1992-2 (Navrhování betonových konstrukcí, část 2 Betonové mosty) splnit z prokazatelných provozních důvodů (důvodem není nedodržení časového HMG stavebního objektu), doloží Zhotovitel souhlas generálního projektanta se zahájením provozu v kratší době než 28 dní od betonáže, včetně statického posouzení betonové konstrukce.

4.8.4.2. Objednatel požaduje provedení betonových ploch u monolitických konstrukcí mostních staveb v kvalitě pohledového betonu dle TKP 17, 18. Objednatel požaduje, aby bylo provedeno korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům na spodní straně mostů a výztuže všech mostů, včetně protokolu o korozním měření dle předpisu SR 5/7 a u betonových protihlukových zdí.

4.8.4.3. U mostního objektu budou v souladu s ČSN 73 6201 umístěny tzv. pozorované body a vyznačen letopočet provedení stavby.

4.8.4.4. Na nové OK bude provedena dílenská přejímka v černém stavu a montážní prohlídka ve smyslu TKP 19 a ČSN 73 2603. Veškeré náklady spojené s provedením dílenské přejímky OK u výrobní organizace mimo území ČR nese, zajišťuje a jsou na účet Zhotovitele.

### 4.8.5. Pozemní komunikace

4.8.5.1. Předmětem díla je SO 13-34-09 PTM Beroun – komunikace pro přístup k nové podpůrné trakční měnirně. Zhotovitel bude realizovat vyprojektovanou komunikaci zřejmě včetně chodníku, pokud nedojde k rozhodnutí, že se nejedná o vyvolanou investici. Předmětem díla je i stavební připravenost pro město Beroun, týkající se veřejného osvětlení (VO). **Jedná se o**

**zatrubkování pro silové kabely (VO) a vynechání otvorů v chodníku v místech budoucího sloupu veřejného osvětlení.** Dokončení veřejného osvětlení bude věcí města Beroun.

- 4.8.5.2. Předmětem díla je SO 14-34-6 Komunikace přes železniční přejezd v km 41,343. Úprava komunikace zasahuje až do přilehlé komunikace (do silniční křižovatky). Upozorňujeme, že se jedná o „dočasné řešení opravy komunikace“ co se týká normových parametrů zakružovacích poloměrů křižovatky, neboť na rekonstruovanou plochu navazuje stávající mostní konstrukce, která bude následně rekonstruována Krajskou správou údržby silnic, která zajistí konečnou úpravu komunikace.

#### **4.8.6. Protihlukové objekty, nejsou předmětem stavby**

### **4.9. Pozemní stavební objekty**

- 4.9.1. Zhotovitel se bude přednostně věnovat stavebním úpravám ve výpravní budově ŽST Beroun, ne boť bude nutné provést příslušná opatření pro uvolnění místností pro umístění nové technologie. S tím souvisí spolupráce osazenstva v rámci případného stěhování kanceláří do jiných místností.

### **4.10. Trakční a energická zařízení**

- 4.10.1. Trakční a energická zařízení tvoří nejnákladnější a složitou složku stavby. Zhotovitel bude pečlivě sledovat jednotlivé stavební postupy navazující na předcházející stavební postupy jako je rekonstrukce kolejíště, výstavba technologických objektů. Zhotovitel ověří původní požadavek na termín uvedení podpůrné trakční měřírny s ohledem na návazné stavby OPT Pha Smíchov – Beroun, či vlasní potřeby ŽST Beroun.

### **4.11. Vyzískaný materiál**

- 4.11.1. Materiál kolejového lože je v majetku Objednatele, který preferuje jeho maximální opětovné využití. Na základě zjištěných hodnot Zhotovitel zabezpečí maximální využití těžných materiálů kolejového lože a výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti Objednatele. Obecně u všech materiálů, a zvláště u recyklovatelných (štěrkové lože, povrchy komunikací, betonové konstrukce, příp. další), musí Zhotovitel v rámci realizace díla přednostně využít materiál ze zdrojů stavby místo nákupu nového, který by v konečném důsledku znamenal neefektivní nakládání s finančními prostředky a neekologický přístup, ke kterému je Zhotovitel zavázán touto zadávací dokumentací.
- 4.11.2. Zhotovitel je povinen na vlastní náklady prokázat petrografickým rozbohem původ kameniva pokud má Objednatel důvodné podezření, že kamenivo na mezideponii nebo ve stavbě nepochází od výrobců udaných v závazném seznamu výrobců kameniva vlastnicích platné Osvědčení pro dodávky do železničních drah ČR nebo pokud není dodržena jakost kameniva a Zhotovitel nezpochybnitelně neprokáže výrobce kameniva.
- 4.11.3. Demontovaný materiál bude soustředěn na určeném místě, (úložišti). Odpovědný zástupce ve věcech technických určí, které díly budou určeny k dalšímu použití - výzisk. Takový materiál bude odvezen a uložen na místě k tomu určeném tímto pracovníkem. Veškerý ostatní materiál, popř. stavební a montážní odpad vzniklý při realizaci stavby, bude zlikvidován v souladu se Zákonem č.185/2001 Sb. O odpadech. Doklad o této likvidaci bude předán Objednavateli. Dopravu a likvidaci veškerého materiálu zajišťuje Zhotovitel na své náklady.
- 4.11.4. Při užívání kameniva třídy B I ze skládky do kolejového lože je Zhotovitel povinen provádět přetřídění kameniva na mobilní třídě a prokazovat jeho kvalitu kontrolními zkouškami v rozsahu:
- zrnitost - min. 1 zkouška na každých 500 t,
  - odplavitelné, cizorodé, popřípadě rozlišné částice - min. 1 zkouška na každých 1000 t
  - tvarový index 3 a 5 - min. 1 zkouška na každých 1000 t.
- 4.11.5. Pokud výsledky i jen jednoho z uvedených parametrů neodpovídají hodnotám uvedeným v OTP, musí být kamenivo zařazeno do té jakostní třídy (BII nebo C), které příslušná hodnota odpovídá a použito v souladu s touto jakostní třídou nebo odstraněno ze stavby. Mezideponie musí být označeny tabulemi udávajícími frakci, třídu a dodavatele kameniva pro každý lom zvlášť. Před odstraněním mezideponie nevyhovujícího kameniva ze staveniště musí být mezideponie označena tabulí „Nevyhovuje pro kolejové lože“.
- 4.11.6. Zhotovitel je povinen neprodleně oznámit TDS Objednatele uplatnění reklamace kameniva a předat kopie dokladů o způsobu jejího vyřízení včetně protokolů o případných zkouškách prováděných v rámci reklamace. TDS postoupí opis těchto podkladů TÚDC S13 OJMP.

- 4.11.7. TDS má právo požadovat na Zhotoviteli prokázání kvality kameniva ve zřizovaném kolejovém loži dle OTP, a to kdykoli v průběhu stavby. Kvalitu kameniva je v tomto případě Zhotovitel povinen prokázat zkouškami na vzorcích odebraných z kolejového lože, případně z jeho jednotlivých vrstev v místech určených TDS. Náklady na tyto zkoušky jdou k tíži toho, v jehož neprospěch zní výsledek zkoušky.
- 4.11.8. Recyklaci výzisku z kolejového lože je Zhotovitel povinen realizovat v souladu se svou nabídkou, projektem stavby a ostatními povinnostmi vyplývajícími ze Smlouvy o dílo a v souladu s těmito technickými podmínkami. Kolejové lože z míst zřetelně znečištěných ropnými látkami (výhybky a místa stání lokomotiv) je nutno odtěžit z preventivních důvodů přednostně a s tímto materiálem nakládat jako s nebezpečným odpadem. Při recyklaci štěrkového lože je také nutno provádět z důvodu výskytu kameniva kontaminovaného vápencem selekci, zejména s ohledem na výsledky průzkumu pro projekt. Před odtěžením štěrkového lože budou z daného úseku komisionálně odebrány vzorky pro stanovení míry kontaminace a upřesnění následného nakládání se štěrkovým ložem. Před zahájením provozu recyklační základny předloží Zhotovitel souhlas s provozováním zařízení dle § 14 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, §17 zákona č. 86/2002Sb., o ochraně ovzduší, provozní řád a bude vedena průběžná evidence s odběry vzorků na vstupu a výstupu ze zařízení.
- 4.11.9. Vyzískané kolejové páry určené k regeneraci převezce, uloží a protokolárně předá oblastnímu ředitelství (správa tratí) Zhotovitel po předešlém projednání.
- 4.11.10. Součástí předmětu díla je i
- korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům
  - stanovení minimálních zemních odporů jednotlivých zařízení

#### **4.12. Životní prostředí a nakládání s odpady**

- 4.12.1. Budou splněny podmínky závěru zjišťovacího řízení podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) č.j. 44949/ENV/12 ze dne 10.7.2012, resp. podmínky pro fázi výstavby a pro fázi provozu.
- 4.12.2. Dle lokálních potřeb Zhotovitel v nezbytném rozsahu zajistí ochranu stanovišť výskytu volně žijících organismů dle § 5 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Na základě lokálních možností bude zajištěna propustnost stavby pro migrace volně žijících organismů.
- 4.12.3. V případě, že během realizace stavby bude ve větším objemu docházet k přesypům sypkých materiálů, nebo zde vzniknou deponie těchto materiálů (jedná se o stacionární zdroje neuvedené v příloze č. 2 zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší), Zhotovitel požádá obecní úřad obce s rozšířenou působností o vydání závazného stanoviska.
- 4.12.4. V průběhu převzorkování těžných materiálů kolejového lože a výkopových zemín požadovaného Všeobecnými technickými podmínkami bude postupováno v souladu s Metodickým návodem odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (MŽP Praha, leden 2008).
- 4.12.5. Upozorňujeme, že v rámci stavby dojde k odstraňování stavebních a izolačních odpadů s obsahem azbestu (SO 13-34-10 - Beroun – demolice, SO 14-34-01 - Zast. Králův Dvůr, výpravní budova - demolice a PS 13-23-28 - EPZ 3 kV DC Beroun, demontáž technologie). Zhotovitel je povinen respektovat povinnosti uvedené v kap. 5.13.1 části B.3.2 Odpadové hospodářství.
- 4.12.6. Zhotovitel předá zástupci Objednatel k odsouhlasení koncept Závěrečné zprávy o nakládání s odpady. Tento dokument požadovaný Všeobecnými technickými podmínkami bude zpracován dle platného interního předpisu SSZ. Bude společný pro celou stavbu a bude zahrnovat produkci všech zhotovitelů, kteří se stanou původci odpadů.

#### **5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY**

- 5.1.1. Před zahájením prací svolá vybraný Zhotovitel stavby jednání, na kterém bude dohodnut postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu ČD D 7/2. Podrobnosti týkající se samotné výstavby budou řešeny samostatně na pravidelných jednáních v průběhu celé realizace.
- 5.1.2. Rozhodující milníky doporučeného časového harmonogramu: Při zpracování harmonogramu je nutné vycházet z jednotlivých stavebních postupů uvedených v ZOV projektu stavby a dodržet množství a délku předjednaných výluk.

- 5.1.3. Součástí nabídky bude řádkový časový harmonogram prací včetně platebního kalendáře zahrnující termín vypracování realizační dokumentace, koordinaci se souběžně probíhajícími stavbami Objednatele případně souběžně probíhajícími stavbami cizích Objednatelů, výlukovou činnost s maximálním využitím výlukových časů, uzavírky pozemních komunikací, přechodové stavy, provozní zkoušky (kontrolní a zkušební plán) a veškeré práce a dodávky podzhotovitelů.
- 5.1.4. V časovém harmonogramu prací je nutno respektovat následující požadavky a termíny:
- termín zahájení a ukončení stavby
  - možné termíny uvádění provozuschopných celků do provozu
  - termíny výluk
- 5.1.5. Zadavatel požaduje dodržování a maximální využití přidělených výlukových časů, tomu odpovídající nasazení lidských a technických zdrojů a případné zavedení 12 hodinového směnného provozu.
- 5.1.6. Zhotovitel musí na vyloučených zařízeních dopravní cesty učinit taková opatření, aby na provozovaných kolejích byla omezení traťové rychlosti co nejkratší a negativně neovlivňovala zpracovaný výlukový GVD.
- 5.1.7. Zhotovitel se zavazuje v souladu s projektem stavby, část dopravní technologie, považovat zde uvedené množství a délku výluk za maximální. Objednatel si vyhrazuje právo pozměnit Zhotoviteli navržené časové horizonty rozhodujících výluk s cílem dosáhnout jejich maximálního využití a sladění s výlukami sousedních staveb.
- 5.1.8. Součástí zadávací dokumentace je i zpracovaný návrh ZOV (zásady organizace výstavby, část F) schváleného projektu stavby. Uváděné stavební postupy a další údaje v části F Zásady organizace výstavby je nutno chápat jako orientační, Zhotovitel navrhuje do nabídky vlastní harmonogram prací, který však již musí respektovat termíny a rozsahy výluk, které jsou uvedeny ve Zvláštních technických podmínkách, případně v Dodatečných informacích. Tento HMG navržený uchazečem se následně po případném přidělení zakázky stává se pro Zhotovitele stavby závazným.

## 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](mailto:typdok@tudc.cz), www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>.