

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

**„Zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice
(mimo) – Plzeň (mimo)“**

Datum vydání: 20. 5. 2020

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1 Předmět zadání.....	3
1.2 Hlavní cíle stavby.....	3
1.3 Umístění stavby.....	3
1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení).....	3
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.1 Závazné podklady pro zpracování.....	4
2.2 Ostatní podklady pro zpracování.....	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	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 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení.....	5
4.6 Ostatní technologická zařízení.....	6
4.7 Železniční svršek a spodek.....	6
4.8 Nástupiště.....	7
4.9 Železniční přejezdy.....	7
4.10 Mosty, propustky, zdi.....	7
4.11 Železniční tunely.....	8
4.12 Ostatní objekty.....	8
4.13 Pozemní stavební objekty.....	8
4.14 Geodetická dokumentace.....	8
4.15 Životní prostředí.....	9
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	9
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	9
7. PŘÍLOHY	9

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve Všeobecných technických podmínkách.

SŽ Správa železnic, státní organizace

SŽDC Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu stavby „Zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)“.
- 1.1.2 ZP bude zpracován dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění, včetně příloh. Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnici dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.
- 1.1.3 Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání Záměru projektu na Centrální komisi MD.
- 1.1.4 Zpracování ekonomického hodnocení bude provedeno podle platné rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“).
- 1.1.5 Součástí plnění je i zajištění a doplnění potřebných podkladů, (nad rámec podkladů uvedených v čl. 2.) a mapových podkladů, nezbytných ke zpracování záměru projektu.
- 1.1.6 Práce zhotovitele bude ukončena předložením Záměru projektu ke schválení a vypořádáním připomínek při schvalovacím procesu a dále schválením resp. nechválením díla v centrální komisi MD.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Hlavním cílem stavby je zvýšení traťové rychlosti a tím i atraktivity železniční dopravy.

1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Kraj: Plzeňský
- 1.3.2 Okres: Plzeň-město, Rokycany
- 1.3.3 Katastrální území: Ejpovice [634344], Kyšice u Plzně [678724], Červený Hrádek u Plzně [621081], Újezd [722685], Bukovec [722707], Doubravka [722677]
- 1.3.4 Jedná se o stavbu v traťovém úseku Plzeň – Ejpovice. Úsek se nachází na elektrizované celostátní trati č. 170 Praha – Plzeň – Cheb zařazené do systému TEN-T tratí.

1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

1.4.1

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní TEN-T
Kategorie dráhy podle TSI INF	P3/F1
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	360 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	713
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	170
Číslo traťového a definičního úseku	0202Q1 žst. Ejpovice 020230 Ejpovice - Plzeň hl.n.-os.n.
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	160 km/h
Trakční soustava	AC 25kV/50Hz
Počet traťových kolejí	2

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závazné podklady pro zpracování

2.1.1 Technický průkaz „Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpvovice (mimo) – Plzeň (mimo), SAGASTA s.r.o., 12/2019.

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

2.2.1 Studie „Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpvovice (mimo) – Plzeň (mimo), SUDOP PRAHA, 02/2019.

2.2.2 Dokumentace skutečného provedení stavby „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

3.1.1 ETCS Beroun – Plzeň.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

4.1.1 Hlavní náplní Záměru projektu je návrh úprav traťového úseku Ejpvovice (mimo) – Plzeň (mimo) za účelem zvýšení traťové rychlosti.

4.1.2 Návrh technického řešení bude ve všech profesích sledovat závěry zpracovaného Technického průkazu, popřípadě plnit úkoly vytyčené v rámci Technického průkazu tak, aby výsledný návrh umožnil požadované zvýšení rychlosti.

4.1.3 Veškeré aspekty technického řešení, které jsou v rámci Technického průkazu navrženy k prověření, budou v rámci zpracování ZP v požadovaném rozsahu prověřeny. V případě negativního výsledku bude navržena taková úprava technického řešení, aby bylo možné požadované zvýšení rychlosti realizovat.

4.1.4 Zhotovitel zapracuje do návrhu technického řešení případné další požadavky nezbytné pro požadované zvýšení rychlosti, které se objeví v průběhu zpracování dokumentace a jejího projednání.

4.1.5 Při návrhu technického řešení bude provedena koordinace stavby s investičními akcemi, které svojí koncepcí přímo zasahují do předmětné stavby. Navržená technická řešení musí být vzájemně v souladu.

4.1.6 V průběhu prací si zhotovitel zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami. Stejným způsobem si v případě potřeby zajistí potřebné vnitropodnikové směrnice SŽ, Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, předpisy SŽ, zavaděcí listy, normy TNŽ apod.

4.1.7 Stavby budou navrženy přednostně na stávajícím pozemku, na pozemcích s právem hospodaření SŽ, pouze v případě, že tuto podmínku nelze splnit, bude navrženo zřízení věcných břemen, převodů nebo výkupu, umístění navrhovaných konstrukcí na pozemky třetích osob.

4.1.8 Přednostně budou navrhována řešení nevyžadující výjimku z norem a předpisů.

4.2 Dopravní technologie

4.2.1 Součástí dokumentace bude **zpracování dopravní technologie** dle Směrnice GR č. 11/2006, přílohy č. 1. Výhledový rozsah a organizace osobní dopravy zajistí zhotovitel dokumentace s potvrzením údajů ze strany objednatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy potvrdí SŽDC GR O6 . Přehled frekvence cestujících zajistí zhotovitel dokumentace.

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 V rámci ZP bude zpracován rámcový návrh postupu výstavby a případný rozsah náhradní autobusové dopravy za účelem zpracování ekonomického hodnocení a stanovení výše investičních nákladů.

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

4.4.1.1 V ŽST Ejpovice je vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie elektronické stavědlo typu ESA 44 s ovládáním z pracoviště JOP. Zařízení je umístěné v nové provozní budově. V budově jsou ponechány rezervy pro případné umístění technologie ERTMS. Na detekci kolejových vozidel jsou využity kolejové obvody.

4.4.1.2 V mezistaničním úseku Ejpovice – Plzeň hl. n. je vybudováno traťové zabezpečovací zařízení typu elektronický autoblok ABE1 s kolejovými obvody pro detekci vozidel. Zařízení je soustředěno v přilehlých dopravnách. Před portály tunelů jsou zřízeny dopravní Portály tunelů s hlavními návěstidly s absolutním významem návěsti Stůj.

4.4.2 Požadavky na nový stav

4.4.2.1 Všechna návěstidla zůstanou ve vyprojektované a realizované poloze beze změn. Je však nutné ze strany dodavatele návěstidel doložit, že konstrukce návěstidla běžně dodávaného typu na síť SŽDC vydrží aerodynamické rázy vznikající při průjezdu vlaků rychlostmi nad 160 km/h. V případě, že návěstidla běžné konstrukce pro rychlosti nad 160 km/h nevyhoví, je nutné jejich konstrukci zesílit/vyměnit. Zesílení/výměna konstrukce musí být provedena tak, aby nedošlo k příliš velkému nárůstu šířky návěstidla v místě posuzovaného průjezdného průřezu a nebylo nutné zvyšovat osovou vzdálenost kolejí. Zesílení konstrukce, nebo doložení mechanické odolnosti stávající konstrukce návěstidel se týká následujících návěstidel: všechna oddílová návěstidla v tunelech Ejpovice, oddílová návěstidla 1-1003, 2-1003; hlavní návěstidla dopravní Portály tunelů Homolka a Portály tunelů Chlum, návěstidla Se9, Se10, L1, L2, 1S a 2S v ŽST Ejpovice.

4.4.2.2 Balízkové skupiny pro recalibraci odometru (zřizované ve stavbě „ETCS Beroun - Plzeň“) budou umístěny v blízkosti míst zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h. Další balízkové skupiny pro recalibraci odometru budou zřízeny i v dostatečných vzdálenostech před jednotlivými místy snížení traťové rychlosti pro možnost dosažení potřebné dynamiky vlaku a to především při jeho brzdění. Balízkové skupiny budou zřízeny i v tunelech, aby došlo ke splnění požadavků při jeho výstavbě, tedy možnosti přesnější definice polohy vlaku. Je nutné prověřit atypické umístění balízk. Návrh umístění nutno specifikovat do stavební části dokumentace s ohledem na konstrukci železničního svršku v tunelu, přechodové oblasti a záďlažbě na portálech tunelů. Doplnění balízkových skupin je nezbytné koordinovat se stavbou „ETCS Beroun - Plzeň“.

4.4.2.3 Bude prověřeno splnění podmínek normy ČSN 34 2614 ed. 3 na minimální délku kolejového obvodu vzhledem k rychlosti.

4.4.2.4 Pro rychlosti vyšší než 160 km/h bude nutné adekvátně prodloužit úseky definitivního závěru vlakových cest.

4.4.2.5 Součástí dokumentace bude popis a návrh úprav systémů DOZ a ETCS, včetně všech souvisejících dopadů (úpravy SZZ ŽST Plzeň hl.n., ŽST Ejpovice, CDP Praha, atd.)

4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 Trolejové vedení je navrženo dle schválené vzorové dokumentace sestavy "S", jmenovité napětí střídavé 25kV 50Hz se závěsy svíslého provedení (s nosným lanem sledujícím klikatost trolejového drátu).
- 4.5.1.2 Hlavní sestava TV je plně kompenzovaná svíslá řetězovka nad kolejemi č. 1, 2 (trolej 100 Cu s tahem 10kN, nosné lano 50 Bz s tahem 10kN, přídatné lano 50 Bz s tahem 2,3kN).
- 4.5.1.3 Pohyblivé kotvení 1:3 s rohatkou a betonovým závažím, flexibilní lano je nerezové. Pro kotvení troleje i nosného lana v tunelu je použito pružinové kotvení Tensorex, typ 000700432-DB-x0z, s tahem 10kN a regulačním rozsahem 1100mm, výrobce Pfisterer. Lana pevných bodů jsou zakotvena na lišty se třmenem, upevněné pomocí dvojice kotevních šroubů M20 k ostění tunelu.
- 4.5.1.4 Základní výška trolejového drátu je 5,50m. V novém tunelu je snížená výška trolejového drátu 5,30m a snížená výška sestavy určená dle jednotlivých zaměřených příčných řezů cca 1150mm. Závěsy TV v tunelu jsou na trubkových konzolách, otočně upevněných na kozlících.
- 4.5.1.5 Předmětný úsek je napájen z TNS Mýto.
- 4.5.2 Požadavky na nový stav
 - 4.5.2.1 Na základě zpracovaného technického průkazu, konzultací se správcem a původním projektantem TV bude navržena taková úprava TV, která umožní požadované zvýšení rychlosti.
 - 4.5.2.2 Z důvodu stávající instalace konzol v tunelu ve stále stejném rozpětí (cca. 48m), a tedy možnosti vzniku rozkmitání TV, se navrhuje odstranit tuto pravidelnost buď vložením odtahů do cca každého čtvrtého rozpětí, nebo posun (přeinstalace) každého 4. závěsu o 5m.
 - 4.5.2.3 Bude navrženo výškové vyladění mechanických dělení pro plynulejší náběh trolejí, a to např. vložením rozpěrných tyčí, popřípadě zvětšení mechanického dělení (výměnného pole) o jedno rozpětí.
 - 4.5.2.4 Bude prověřeno zřízení neutrálního pole u SpS Doubravka.
 - 4.5.2.5 Bude prověřena a případně navržena instalace tlumiče kmitů do závěsů TV.
 - 4.5.2.6 Budou provedeny energetické výpočty.

4.6 Ostatní technologická zařízení

- 4.6.1 Popis stávajícího stavu
 - 4.6.1.1 Na vjezdu do tunelů jsou zřízeny laserové skenery za účelem detekce neoprávněného vstupu do tunelů. Detekce průjezdného profilu je v činnosti jen při nepřítomnosti vlaku, která je kontrolována krátkými kolejovými úseky s použitím počítačů náprav. Detekce chodníku trvale monitoruje vstup objektů větších než definovaný rozměr..
- 4.6.2 Požadavky na nový stav
 - 4.6.2.1 Bude navržena úprava systému zařízení pro monitorování nepovoleného vstupu do tunelu, aby byla zajištěna jeho funkčnost i po zvýšení rychlosti.

4.7 Železniční svršek a spodek

- 4.7.1 Popis stávajícího stavu
 - 4.7.1.1 Otevřené kolejové lože je použito v následujících úsecích – kolej č. 1: km 93,752 až km 95,685 a km 100,053 až km 100,601 a kolej č. 2: km 93,752 až km 95,685 a km 100,078 až km 100,601. Konstrukce železničního svršku se skládá z kolejnic UIC 60 (bezstyková kolej), betonové pražce B91 S/1, pružné bezpodkladnicové upevnění, rozdělení pražců „u“, kolejové lože frakce 31,5/63, min. tloušťky 0,35 m pod ložnou plochou pražce.

- 4.7.1.2 Pevná jízdní dráha je použita v následujících úsecích - kolej č. 1: km 95,685 až 100,053, kolej č. 2: km 95,685 až 100,078. Konstrukce železničního svršku se skládá z kolejnic UIC 60 (bezstyková kolej, úklon 1:40), pružné bezpodkladnicové upevnění (standardní typu Vossloh 300-1), prefabrikovaná železobetonová deska (velkoplošné panely pevné jízdní dráhy typu PORR) monoliticky spojená s klenbou tunelu.
- 4.7.1.3 Stávající konstrukce železničního spodku je podrobně popsána v Technickém průkazu „Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)“, který je přílohou č. 1 těchto ZTP.
- 4.7.2 Požadavky na nový stav
 - 4.7.2.1 V rámci stavby se nepředpokládá stavební zásah do železničního svršku a spodku.

4.8 Nástupiště

- 4.8.1 Popis stávajícího stavu
 - 4.8.1.1 V řešeném úseku se nenachází žádná nástupiště.
- 4.8.2 Požadavky na nový stav
 - 4.8.2.1 V rámci stavby se nepředpokládá stavební zásah do stávajících nástupišť ani budování nových.

4.9 Železniční přejezdy

- 4.9.1 Popis stávajícího stavu
 - 4.9.1.1 U obou portálů tunelu Ejpovice jsou umístěny betonové panely přejezdové konstrukce umožňující přístup integrovaného záchranného systému do tunelů. Plocha je navržena v délce 13,2 m před vjezdovým a výjezdovým portálem tunelu. Konstrukce plochy se skládá z betonových panelů uložených na pryžových nosičích. Jsou použity vnitřní panely BRENS ACCESS a vnější panely BRENS ACCESS 1550, které leží na závěrných prazích BR 13-130. Tyto panely tvoří souvislou plochu přes obě koleje. Šířka vnitřních panelů je 1285 mm, šířka vnějších panelů 1550 mm. Délka těchto panelů činí 1200 mm. Šířka silničních panelů mezi vnějšími hranami závěrných zídek je 3000 mm. Délka těchto panelů je 1000 mm. Zpevněný povrch mezi silničními panely je tvořen betonem C16/20. Sjížděcí plechy u zadlážděné plochy jsou BRENS ACCESS 0,65°.
- 4.9.2 Požadavky na nový stav
 - 4.9.2.1 V rámci stavby se nepředpokládá stavební zásah do zpevněných betonových ploch u portálů tunelů.

4.10 Mosty, propustky, zdi

- 4.10.1 Popis stávajícího stavu
 - 4.10.1.1 Na zmíněném úseku se nachází celkem 6 mostních objektů (1 propustek, 4 železniční mosty, 1 silniční nadjezd) a 8 zárubních zdí. Všechny mostní objekty byly vybudovány nebo přestavěny v rámci stavby „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“.
- 4.10.2 Požadavky na nový stav
 - 4.10.2.1 Všechny mostní objekty budou posouzeny v rozsahu definovaném v rámci Technického průkazu. Bude prověřena přechodnost traťové třídy D2/200.
 - 4.10.2.2 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1. třídy tratí.
 - 4.10.2.3 Bude provedeno posouzení ložisek u mostních objektů v oblouku z hlediska působené odstředivé síly.

- 4.10.2.4 Bude provedeno posouzení kotvení protihlukových stěn u mostních objektů z hlediska aerodynamických účinků od průjezdu vlaků.
- 4.10.2.5 Bude provedeno posouzení průhybu mostních objektů s rozpětím nad 20 m.

4.11 Železniční tunely

4.11.1 Popis stávajícího stavu

- 4.11.1.1 V řešeném úseku se nachází dvojice jednokolejných tunelů s délkou 4150 m.
- 4.11.1.2 Tunely jsou stavebně realizovány pro rychlost 200 km/h. Vzhledem k tomu se neuvažuje s dalšími dodatečnými stavebními úpravami.
- 4.11.1.3 Technologické vybavení tunelu např. vzduchotechnika, tlakové protipožární dveře v tunelových propojkách apod. je instalováno pro rychlost 160 km/h.

4.11.2 Požadavky na nový stav

- 4.11.2.1 Bude posouzen vliv zvýšení rychlosti na technologické vybavení tunelu. V případě, že dojde k zjištění negativních vlivů, tak budou navržena opatření pro jejich eliminaci. Dále bude navržen rozsah technickobezpečnostních zkoušek.

4.12 Ostatní objekty

- 4.12.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, protihluková opatření a podobně.
- 4.12.2 V posuzovaném úseku trati se nachází SO 32-34-31 Protihluková stěna v km 94,970 – 95,320 vlevo podél koleje č. 1. Délka protihlukové stěny (PHS) je 350 m a výška 2,5 m nad TK. Umístění PHS na násypu je navrženo ve vzdálenosti min. 3,5 m od osy koleje.
- 4.12.3 Od km 94,970 do km 95,020 je PHS založena na železobetonových pilotách hl. 3,5-4,5m a průměru 750 mm. V km 95,020 je situován únikový otvor s překryvem. Od km 95,020 do km 95,065 jsou uloženy železobetonové sloupky PHS na pilotách hl. 4,5 m a průměru 750 mm. Umístění pilot respektuje nový propustek SO 32-33-51 v km 95,050 a TV č.27N. V km 95,055 je situován únikový otvor s překryvem. Od km 95,055 do konce PHS v km 95,320 je PHS založena na železobetonových pilotách hl. 4,5 m-3,5 m a průměru 750 mm.
- 4.12.4 Protihluková stěna je jednostranně pohltivá a je navržena z akustického prefabrikovaného systému – železobetonový sloup, soklový a absorpční panel, který je tvořen železobetonovou deskou a vrstvou mezerovitého lehkého betonu.
- 4.12.5 Protihluková stěna bude posouzena na zvýšené aerodynamické účinky od průjezdu vlaků.

4.13 Pozemní stavební objekty

4.13.1 Popis stávajícího stavu

- 4.13.1.1 Ve stávajícím stavu je okolo předmětného úseku vybudováno oplocení v celkové délce cca 4 km (přesný rozsah oplocení včetně kilometráže je součástí Technického průkazu, který je přílohou č. 1 těchto ZTP).

4.13.2 Požadavky na nový stav

- 4.13.2.1 Bude navrženo doplnění oplocení v rozsahu definovaném v Technickém průkazu, aby tak byla zajištěná kontinuální ochrana úseku se zvýšenou rychlostí proti vniku nepovolaných osob.

4.14 Geodetická dokumentace

- 4.14.1 Mapové podklady (výkres a seznam souřadnic) v rozsahu TÚ 0202 km 93,000 – km 101,500 včetně geodetického zaměření do hranic dráhy a platného ŽBP zajistí zadavatel prostřednictvím SŽG s platností k datu zaměření 2019.

4.14.2 V případě doplnění geodetických a mapových podkladů (při umístění nových objektů mimo stávající hranici obvodu dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů) je součástí zakázky jejich doplnění Zhotovitelem a bude provedeno po dohodě s ÚOZI Objednatele.

4.15 Životní prostředí

4.15.1 Tato kapitola bude zpracována v obecné rovině v rozsahu kapitoly 8 ZP Přílohy č. 1 Směrnice MD č. V 2/2012 a seřazena následovně:

- popis jednotlivých složek životního prostředí;
- ochrana přírody: identifikace lokalit NATURA 2000, zvláště chráněných území, významných krajinných prvků, prvků územního systému ekologické stability apod. v řešené oblasti;
- hluk: případné změny hlukového zatížení (v návaznosti Akustické posouzení zpracovaného v 11/2019 v rámci technického průkazu „Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) - Plzeň (mimo)“);
- odpady: specifikace odpadového hospodářství bez provedení průzkumu.

4.15.2 Bude uvedena informace o předpokládaném procesu EIA v návaznosti na posuzovaný záměr OV3004 „Modernizace trati Rokycany - Plzeň (včetně tunelu Ejpovice)“.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1.1 Součástí plnění bude vyčíslení investičních nákladů, které bude provedeno podle platného sborníku SFDI pro oceňování železničních staveb ve stupni ZP.

5.1.2 Součástí dokumentace bude i prověření/posouzení dle bodu 4.1.3 a případný následný návrh úprav technického řešení, který bude proveden v rámci prvního dílčího plnění.

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 dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.

6.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým dokumentům a vnitřním předpisům na svých webových stránkách:

www.szdc.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“
(<https://www.szdc.cz/o-nas/vnitri-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy>)

Pokud je dokument nebo vnitřní předpis veřejně dostupný je umožněno jeho stažení. Ostatní dokumenty a vnitřní předpisy jsou poskytovány v souladu s právními předpisy na základě podané žádosti na níže uvedených kontaktech:

Správa železnic, státní organizace
Centrum telematiky a diagnostiky
Oddělení dokumentace a distribuce tiskových materiálů
Jeremenkova 103/23
779 00 Olomouc

nebo e-mail: [REDACTED]

kontaktní osoba: [REDACTED]
[REDACTED]

7. PŘÍLOHY

7.1.1 Technický průkaz „Prověření zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo), SAGASTA s.r.o., 12/2019.

Vypracoval [REDACTED]

Dne: 19. 5. 2020

Schválil: [REDACTED]
[REDACTED]

Dne: 19. 5. 2020

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 935467

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: ffd0311c-dae9-4a08-a5bc-293ed2c02286

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Monika ŠÍMOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 14.07.2020 07:53:11



02079cef-f9da-4b48-8587-075e905ad04a