

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

**Dokumentace pro společné povolení
a Projektová dokumentace pro provádění
stavby**

(DUSP+PDPS)

**„Sanace železničního spodku Lovosice –
Bohušovice“**

Datum vydání: 3. 3. 2020

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1 Účel a rozsah předmětu díla.....	3
1.2 Umístění stavby	4
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....	4
2.1 Dokumentace	4
2.2 Související dokumentace	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI.....	4
4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA	5
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	5
4.3 Zabezpečovací zařízení	6
4.4 Sdělovací zařízení	7
4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	7
4.6 Železniční svršek a spodek	7
4.7 Nástupiště	8
4.8 Železniční přejezdy	9
4.9 Mosty, propustky, zdi	9
4.10 Ostatní objekty	10
4.11 Pozemní stavební objekty	10
4.12 Zásady organizace výstavby	10
4.13 Geodetická dokumentace.....	11
4.14 Životní prostředí	11
5. VYKAZOVÁNÍ ODPADŮ.....	13
5.1 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby.....	13
5.2 Ostatní přílohy vztahující se k odpadovému hospodářství	15
6. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	15
7. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	15
8. PŘÍLOHY.....	16

SEZNAM ZKRATEK

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

SŽDC Správa železnic, státní organizace
DOZ Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
ETCS Evropský vlakový zabezpečovač

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Účel a rozsah předmětu díla

1.1.1 Předmětem díla je zhotovení Dokumentace pro společné povolení a Projektové dokumentace pro provádění stavby „**Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice**“. Cílem díla je sanace železničního spodku tvořeného násypem mezi ŽST Bohušovice nad Ohří a Lovosice, která bude spočívat v odstranění závad pražcového podloží a tím výškové polohy kolejí. Navrhovaná opatření povedou k zajištění stabilního podloží kolejí, tím k udržení geometrických parametrů koleje v limitech odpovídající traťové rychlosti a tím k zajištění spolehlivosti provozu. Investicí dojde ke snížení nákladů na údržbu trati a souvisejících zařízení.

1.1.2 Rozsah díla „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice“ je:

1.1.2.1 Zhotovení **Dokumentace pro společné povolení** a to včetně zpracování **Projektové dokumentace pro provádění stavby**, která rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět Díla v takovém rozsahu, aby byla podkladem pro výběrové řízení na zhotovení stavby, včetně notifikace autorizovanou osobou, zajištění výkonu Autorského dozoru při zhotovení stavby a činností koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi a manuálu údržby.

1.1.2.2 **Zpracování a podání žádosti o vydání společného povolení** dle § 94I zákona č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, včetně všech vyžadovaných podkladů, jejichž výsledkem bude vydání společného povolení. Zhotovitel bude spolupracovat při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci.

1.1.2.3 Rozsah a členění dokumentace DUSP a PDPS:

- **Dokumentace ve stupni DUSP** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění (dále „vyhláška č. 499/2006 Sb.“), jako dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy. Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽDC, Zhotovitel použije pro zpracování této dokumentace požadavky příloh č. 1 a 2 Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění (dále „Směrnice GR č. 11/2006“) v nezbytném rozsahu.
- **Projektová dokumentace ve stupni PDPS** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění (dále „vyhláška 146/2008 Sb.“). Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽDC, Zhotovitel použije pro zpracování této dokumentace přílohu č. 2 Směrnice GR č.11/2006 v nezbytném rozsahu.

1.1.2.4 Oba stupně dokumentace (DUSP a PDPS) budou projednány a odsouhlaseny společně.

1.1.2.5 Nad rámec povinných příloh dle vyhlášky 146/2008 Sb. budou v Dokladové části projektové dokumentace doložené dle přílohy č. 2 směrnice SŽDC č. 11/2006 části G, H a I a dle VTP/DSP+PDSP/13/20 části J a K.

1.1.2.6 Stanovení investičních nákladů bude zpracované dle platné Směrnice SŽDC č. 20 pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace SŽDC. Platné znění včetně formulářů souhrnného rozpočtu je zveřejněno na webových stránkách SŽDC (<https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/stanoveni-nakladu-staveb-szdc>).

1.1.2.7 Dokumentace bude také splňovat rozsah dle vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 169/2016 Sb. o stanovení rozsahu dokumentace veřejné zakázky na stavební práce a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem

výměr, v platném znění, tzn. oceněný a neoceněný soupis prací (včetně všeobecného objektu SO 98-98).

- 1.1.2.8 Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, zajištění zpracování veškerých potřebných průzkumů (inženýrskogeologický, geotechnický, stavebně technický, korozní atd.) nezbytných k návrhu technického řešení.

1.2 Umístění stavby

- 1.2.1 Stavba bude probíhat na trati (Praha -) Vraňany – Děčín, v úseku Bohušovice nad Ohří – Lovosice.

Kraj: Ústecký
Okres: Lovosice, Litoměřice
Katastrální území: Bohušovice nad Ohří, Nové Kopisty, Keblice, Prosmky, Lukavec u Lovosic
Začátek a konec stavby: km 489,800 až km 492,800

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P3/F1
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	400 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	527
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	090
Číslo traťového a definičního úseku	080126
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	160 km/h
Trakční soustava	3 kV DC, výhled 25 kV AC
Počet traťových kolejí	2

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Dokumentace

- 2.1.1 Záměr projektu „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice“, zpracovatel DIPONT s.r.o., datum 12/2019

2.2 Související dokumentace

- 2.2.1 Zápis Centrální komise MD, z 217. zasedání, datum 14. 01. 2020
2.2.2 Dopis MD ČR č. j.: 6/2020-910-IZD/2. ze dne 17. 01. 2020.
2.2.3 Závěrečná zpráva o výsledcích průzkumu georadarem v úseku Bohušovice nad Ohří – Lovosice kolej č.1 a kolej č.2 (489,800 – 492,800).

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizaci, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.
3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:

- a) Cyklická oprava trati v úseku 1.TK a 2.TK Lovosice – Prackovice n/L (Správa železnic, realizace 07/2021 až 05/2022)
- b) ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n Vlt. (předpoklad realizace 2023-2025)
- c) Sanace skal a svahů km 500,1 – 501,9 Praha – Děčín II. část
- d) Sanace objektů železničního spodku v úseku Lovosice – Ústí nad Labem (Správa železnic, realizace 07/2021 až 05/2022)
- e) Rekonstrukce přejezdu P2420 v km 497,098 trati Praha Bubeneč – Děčín hl.n. (Správa železnic, MONZAS s.r.o.)
- f) Stavby, resp. výluková činnost, na rameni 502/503

4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Projektová dokumentace bude zpracována dle schváleného Záměru projektu.
- 4.1.2 Zhotovitel díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části z předchozího stupně dokumentace a související dokumentace a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.3 Při zpracování Díla se postupuje dle VTP pro DSP+PDPS kromě případů, kdy vyplývá z potřeby postupovat dle VTP pro ZP+DUR.
- 4.1.4 Zhotovitel zakreslí v koordinační situaci stavby polohu všech sond geotechnického a stavebně-technického průzkumu včetně označení.
- 4.1.5 Zhotovitel projektové dokumentace bude důsledně požadovat recyklaci kameniva vyzískávaného z kolejového lože. Recyklace se bude provádět vždy při odtěžení min. 5 tisíc tun kameniva (cca 2 km jednokolejné trati). Vždy bude přednostně požadována recyklace na frakci 32/63. S ohledem na nutnost efektivního využívání omezených zdrojů kameniva, je nutno již při návrhu použití třídy kameniva důsledně uplatňovat možnosti uvedené v předpisu S3 Železniční svršek Díl X Kolejové lože a jeho uspořádání, dle č. 30, Tab. 1 Použití třídy kameniva.
- 4.1.6 K připomínkovému řízení PDPS bude odevzdána kompletní dokumentace vč. soupisu prací s výkazem výměr v rozsahu a podrobnostech stanoveném vyhláškou 169/2016 Sb. Soupisy prací k připomínkovému řízení budou odevzdány vždy v oceněné variantě jak ve formátu *.XML - datový předpis XDC/XC4, tak ve formátu *.XLS (Formulář SO/PS viz přílohu Směrnice č. 20). Po ukončení připomínkového řízení a vyhotovení protokolu o vypořádání připomínek bude Objednateli předána konečná verze soupisů prací s výkazy výměr, které budou použity pro zadávací dokumentaci veřejné zakázky na zhotovení stavby. Odevzdání proběhne v oceněné variantě ve formátu *.XML - datový předpis XDC/XC4 a ve formátu *.XLS (Formulář SO/PS viz přílohu Směrnice č. 20).
- 4.1.7 V případě, že z dotazů uchazečů veřejné zakázky na realizaci stavby položených v rámci soutěže vzejde potřeba upravit soupisy prací, budou tyto soupisy Objednateli odevzdány vždy v oceněné variantě ve formátu *.XML - datový předpis XDC/XC4 a ve formátu *.XLS (Formulář SO/PS viz přílohu Směrnice č. 20).

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Traťový úsek Bohušovice nad Ohří – Lovosice se nachází na celostátní trati dle JŘ 090 Praha - Ústí nad Labem – Děčín. Daným úsekem tratě č. 090 projíždí osobní i dálkové vlaky. Ve špičce půl hodinový takt, mimo špičku hodinový takt.
- 4.2.2 Návrh bude minimalizovat nickolejný provoz.

- 4.2.3 Bude zpracován návrh postupu výstavby v rozsahu harmonogramu nepřetržitých výluk kolejí, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení a stručného popisu prací v jednotlivých nepřetržitých výlukách.
- 4.2.4 Stavební práce budou probíhat ve výluce vždy jedné z traťových kolejí se zavedením pomalé jízdy 30km/h v provozované koleji.

4.3 Zabezpečovací zařízení

4.3.1 Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ).

ŽST Lovosice je vybavena elektronickým zabezpečovacím zařízením typu ESA 44. Dle TNŽ 34 2620 se jedná o zařízení 3. kategorie.

ŽST Bohušovice nad Ohří je vybavena elektronickým zabezpečovacím zařízením typu ESA 11. Dle TNŽ 34 2620 se jedná o zařízení 3. kategorie.

- 4.3.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ).

Traťové zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích Lovosice – Bohušovice nad Ohří a Lovosice – Prackovice nad Labem je trojznaký obousměrný automatický blok typu AB3-74 s kolejovými obvody a přenosem kódu vlakového zabezpečovače. V traťovém úseku se nachází tři zabezpečené přejezdy: P2417 v km 490,634 typu PZS 3ZBI (AŽD 71), P2418 v km 491,448 typu PZS 3ZBI (AŽD 71) na zast. Nové Kopisty a P2419 v km 492,752 typu PZS 3ZBI (AŽD 71).

4.3.2 Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1 Bude navržena ochrana venkovních prvků traťového zabezpečovacího zařízení a přejezdových zabezpečovacích zařízení - výstroje kolejových obvodů, světelných návěstidel autobloku a zařízení PZS. V případě kolize kabelových tras navrhnout přeložky zabezpečovacích kabelů.
- 4.3.2.2 Prvky traťového zab. zař. budou vždy před sanací demontovány a po instalaci svršku opětovně namontovány, v případě poškození nahrazeny novým zařízením. Je uvažováno s vybudováním nových základů pro oddílová návěstidla. Kabelové rozvody budou ochráněny s možností místních přeložek. S ohledem na úpravu nivelety koleje a tedy i výšku vozovky na přejezdu P2417 bude upraveno výškové nastavení výstražníků (uvažovány původní výstražníky vč. závor).
- 4.3.2.3 V závislosti na harmonogramu stavby budou v případě realizace této stavby až po stavbě „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n.Vlt.“ do stavby zahrnuty finanční prostředky na demontáže/montáže venkovních prvků systému ETCS (balízy, neproměnná návěstidla).
- 4.3.2.4 Do stávajícího TZZ nebude zasahováno. Příprava stavby bude koordinována s akcí „ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy n Vlt.“. Bude provedena příprava na kabelizaci stavby ETCS – pokládka 2 ks nových HDPE chrániček, traťový kabel 15XN a kabelizace pro budoucí počítače náprav a případně kabelových žlabů dle specifikací projektanta související stavby dle 3.1.2b).
- 4.3.2.5 Je uvažováno s místními přeložkami metalického dálkového kabelu ŽDK-1 a výpichů z něj.
- 4.3.2.6 Dále je uvažováno s ochranou stávajícího optického kabelu bez nutnosti jeho přerušování.
- 4.3.2.7 V rozsahu stavby bude zahrnuta demontáž a zpětná montáž všech venkovních prvků zabezpečovacího zařízení dotčených stavbou, kterou zajistí zhotovitel. Dokumentaci pro zadání těchto prací zpracuje správce (SSZT).

4.4 Sdělovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

4.4.1.1 V předmětném úseku je v provozu dálkový metalický kabel ŽDK1 a dálkový optický kabel o kapacitě 36 vláken. Trať je pokryta rádiovým signálem GSM-R.

4.4.2 Požadavky na nový stav

4.4.2.1 Bude navržena ochrana a případně přeložka stávajícího dálkového metalického a optického kabelu.

4.4.2.2 Bude provedena příprava na kabelizaci stavby ETCS – pokládka 2 ks nových HDPE chrániček, traťový kabel 15XN a kabelizace pro budoucí počítače náprav a případně kabelových žlabů dle specifikací projektanta související stavby dle 3.1.2a).

4.4.2.3 Umístění rozhlasu a hodin v zastávkách bude upraveno a doplněno podle nově navrhovaného stavu nástupišť.

4.4.2.4 Na nástupištech bude navržena příprava pro budoucí osazení informačního systému a kamerového systému.

4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

4.5.1.1 V předmětném úseku je provozován kabelový rozvod VN 6kV/75Hz pro napájení kolejových obvodů a zab. zař. přejezdů včetně traťových transformačních stanic TTS 6/0,4kV. Dále jsou v předmětném úseku dvě železniční zastávky.

4.5.2 Požadavky na nový stav

4.5.2.1 S ohledem na rozsáhlou rekonstrukci železničního spodku v celém úseku dojde z hlediska TV k výměně všech dotčených trakčních podpěr vč. nosných lan a trolejí. (2x4 kotevních úseků). Celkem se jedná o 120ks trakčních podpěr. Nově bude provedeno 2x61 nových trakčních podpěr. Na demontáž bran bude nutná 2x noční nickolejná výluka mezi etapu 1 a 2.

4.5.2.2 Stávající osvětlení v zastávkách Nové Kopisty a Lukavec bude upraveno a doplněno podle nově navrhovaného stavu nástupišť.

4.5.2.3 Případné nové rozvody budou provedeny kabely uloženými v zemi, kabelové skříně a rozvaděče budou v provedení, které je v souladu s platnými normami, předpisy a jsou schváleny pro použití u Správy železnic.

4.5.2.4 V celém předmětném úseku bude navržena výměna trolejového drátu, nosného lana, včetně armatur trakčního vedení, izolátorů, zesilovacího vedení, původní stávající trakční stožáry budou navrženy nové a u stožárů vyměněných v letech 2000-2002 bude posouzena potřeba jejich výměny dle statického hodnocení projektanta. V linii jedné traťové koleje bude navrženo zesílení nových trakčních stožárů a jejich základů pro možné zavěšení magistralního rozvodu VN 22 kV. U nově navržené sestavy budou použity komponenty využitelné i pro budoucí přechod na střídavou napájecí soustavu 25 kV AC.

4.5.2.5 Bude navržena ochrana stávajícího kabelového rozvodu VN 6kV/75Hz.

4.5.2.1 V celém předmětném úseku budou nahrazeny stávající TTS skříně 6/0,4kV kabelového rozvodu 6kV/75Hz (TTS 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721).

4.6 Železniční svršek a spodek

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Celý úsek je v přímé na mírném náspu. Traťové koleje jsou uloženy na betonových pražcích B91S. Kolejnice jsou tvaru U60E1 a je zde zřízena bezстыková kolej. Kolejové lože je štěrkové, otevřené. V celém úseku byla, v rámci modernizace, navržena vápenná stabilizace podložní zeminy těžkou frézou se záběrem 0,50 m. Po zhutnění bylo dosaženo tloušťky vrstvy 0,42 m.
- 4.6.1.2 Dle provedeného průzkumu georadarem byl určen průběh, mocnosti a deformace vrstev tělesa železničního spodku a kolejového lože a vyznačena problematická místa na žel. trati. V rámci průzkumu bylo pražcové podloží pod kolejí č. 1 a 2 rozděleno na kvazihomogenní bloky a tyto byly celkově ohodnoceny známkou 1-4. Při porovnání projektové dokumentace a geologických zpráv z obou traťových kolejí je zřejmé, že je podloží v koleji č.1 tvořeno méně únosnými zeminami než v druhé traťové koleji. Porovnání průběhů plání obou traťových kolejí podle georadarových záznamů tuto skutečnost potvrzuje. Průběh pláně tělesa železničního spodku je v koleji č.1 horší než v koleji č.2. V některých úsecích měla být pod konstrukční vrstvou zřízena vrstva stabilizace s mocností 42 cm. Báze této vrstvy však nebyla nikde na záznamu zřetelná a proto není na záznamech zobrazena.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Je uvažována sanace v rozsahu rekonstrukce železničního spodku v celém úseku km 489,80 - 492,00 (3000m). V úseku km 489,95 - 492,30 je uvažována úprava výškového vedení trasy tak, že niveleta bude max. o cca 700mm zvýšena.
- 4.6.2.2 V rámci rekonstrukce železničního spodku bude v úsecích snesen kolejový rošt a kolejové lože. Po provedení rekonstrukce bude kolej uvedena do projektovaného stavu s částečným využitím původního a nového materiálu podle stavu jednotlivých komponent. Dle vyjádření OŘ jsou použitelné pražce bez vystrojení a štěrky do podkladních vrstev po recyklaci.
- 4.6.2.3 Po snesení železničního svršku budou odtěženy konstrukční vrstvy pražcového podloží. Zemní těleso bude odtěženo na úroveň 1m pod projektovanou pláň tělesa železničního spodku.
- 4.6.2.4 Zemní těleso bude dosypáno novým kvalitním nesoudržným násypovým materiálem, na styku s původním zemním tělesem bude položena vysokopevnostní geomříž. Vzhledem k nepříznivému vodnímu režimu není vhodné použití původních zemin zlepšených vápnem. Zemní pláň bude provedena ve střečovitém sklonu 5%.
- 4.6.2.5 Konstrukční vrstvy budou provedeny z kvalitní štěrkodrti.
- 4.6.2.6 V rámci rekonstrukce železničního spodku budou rekonstruovány a vyčištěny zpevněné příkopy a trativody.

4.7 Nástupiště

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 V úseku Bohušovice nad Ohří - Lovosice se nacházejí zastávky Nové Kopisty (2 vnější nástupiště) a Lukavec (2 vnější nástupiště).

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Nástupiště budou po sanaci uvedena do normového stavu.
- 4.7.2.2 Pro potřeby sanace budou rozebrána nástupiště v zastávce Nové Kopisty (140m) a Lukavec (140m) a po provedení sanace železničního spodku znovu sestavena s využitím původního a nového materiálu. Dle vyjádření OŘ jsou použitelné úložné bloky a patky. Vzhledem ke změně nivelety v místě zastávky Nové Kopisty bude nástupiště přebudováno vč. přístřešku a osvětlení. 10 ks osvětlovacích stožárků bude nahrazeno novými LED svítidly.

- 4.7.2.3 Vzhledem k velkému sklonu násypu pod nástupištěm v ŽST Nové Kopisty bude zbudována za vnější hranou nástupiště opěrná zídka z prefabrikovaných dílců opěrných zdí U3, které nahradí stávající konstrukci z vyztužených zemin. Výška opěrné zdi je 0,76m a délka 100m pod každým nástupištěm. Zábradlí nástupiště bude nově zbudováno jako ochranné.
- 4.7.2.4 Na objekty zastávek bude potřeba zajistit stavební řízení a stavební povolení, včetně posouzení souladu s TSI (interoperabilita).

4.8 Železniční přejezdy

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 V úseku Bohušovice nad Ohří - Lovosice se nacházejí 3 železniční přejezdy.
- 4.8.1.2 V km 490,649 (P2417) u zastávky Nové Kopisty osazený železobetonovou konstrukcí Brens. Typ zabezpečení PZS 3ZBI (AŽD 71).
- 4.8.1.3 V km 491,448 (P2418) osazený železobetonovou konstrukcí Brens. Typ zabezpečení PZS 3ZBI (AŽD 71).
- 4.8.1.4 V km 492,765 (P2419) u zastávky Lukavec osazený železobetonovou konstrukcí Brens. Typ zabezpečení PZS 3ZBI (AŽD 71).

4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 Přejezdy P2417 v km. 490,649 a P2419 v km. 492,765 budou rozebrány a znovu vystavěny s využitím původního a nového materiálu. Přejezd P2417 se nachází v místě uvažované změny nivelety. V rámci stavby bude nutné upravit navazující komunikace v délce cca 50m od osy koleje.
- 4.8.2.2 Dle závěru Centrální komise MD ČR bude prověřena možnost zrušení přejezdu P2418 v km. 491,448. Pokud bude prověření pozitivní, bude do stavby zahrnuta jeho případná náhrada sestávající např. ze souběžné komunikace napojené na sousední přejezd.

4.9 Mosty, propustky, zdi

4.9.1 Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1 V obnovovaném úseku se nachází jeden most a dva propustky.
- 4.9.1.2 Most v km 489,960 má kamennou klenbovou konstrukci z r. 1848 přes účelovou komunikaci o rozpětí 4,40 m, která byla v roce 2002 sanována a rozšířena novými železobetonovými římsami. Délka mostu činí 19,14 m, šířka 10,70 m a výška 4,75 m.
- 4.9.1.3 Zatížitelnost mostu je v kategorii A (odhadem) dle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů.
- 4.9.1.4 Nosná konstrukce mostu ani spodní stavba nevykazuje žádné viditelné poruchy. Realizací záměru nedojde ke zvýšení zatížení. Dle podrobné mostní prohlídky z roku 2018 je objekt hodnocen stavebním stavem K1/S1.
- 4.9.1.5 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 2. třídy tratí.
- 4.9.1.6 Propustek v km 491,057 je ze železobetonové trubky z r. 2002 o průměru 1,00 m a šířce 15,00 m. Výška lože a přesypávky činí 3,00 m. Na vtokové i výtokové straně je objekt ukončen železobetonovými čely.
- 4.9.1.7 Propustek v km 491,951 je ze železobetonové trubky z r. 2002 o průměru 1,10 m a šířce 16,00 m. Výška lože a přesypávky činí 2,25 m. Na vtokové i výtokové straně je objekt ukončen železobetonovými čely.

4.9.2 Požadavky na nový stav

- 4.9.2.1 Na mostu v km 489,960 bude nově zřízena ZKPP a nový systém vodotěsné izolace.
- 4.9.2.2 Kamenné zdivo mostu bude očištěno a budou opravena místa s rozpadlým zdivem.
- 4.9.2.3 U propustků v km 491,057 a 491,951 budou vzhledem k navýšení nivelety upraveny výšky čel železobetonovou přízdívkou s římsou doplněnou zábradlím.

4.10 Ostatní objekty

- 4.10.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.

4.11 Pozemní stavební objekty

4.11.1 Popis stávajícího stavu

- 4.11.1.1 Dotčené zastávky jsou vybaveny přístřešky pro cestující kovové konstrukce. Výpravní a jiné budovy nejsou předmětem zadání.

4.11.2 Požadavky na nový stav

- 4.11.2.1 Stávající přístřešky budou prověřeny na stav a případná náhrada bude novým v provedení antivandal (správce preferována výplň tahokovem).

4.12 Zásady organizace výstavby

- 4.12.1 V rámci zpracování DUSP a PDPS bude vypracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.12.2 Zhotovitel je při zhotovení návrhu harmonogramu stavby povinen efektivně a optimálně navrhnout časový plán realizace stavby rozdělený do jednotlivých stavebních postupů s maximálním využitím doby pro efektivní časovou koordinaci, vzájemně na sebe navazujících činností zahrnutých do stavby. Navržený časový plán bude **efektivně využívat 7 dnů** v týdnu, se zohledněním státem uznávaných svátků v ČR a **využitím 12 hodinové denní pracovní doby**. Při návrhu harmonogramu projektant prověří možnost souběhu jednotlivých postupů pro maximální zkrácení doby výstavby a **možnost provádění vybraných činností v nočních směnách**. Pro noční práce budou vždy stanovené podmínky a požadavky, za kterých se budou práce provádět. V harmonogramu stavby bude taktéž definovaná kritická cesta pro realizaci stavby, která bude zahrnovat seznamu činností a podmínek, které zásadním způsobem ovlivňují dobu určenou pro realizaci a dokončení stavby. Datum dokončení poslední činnosti na kritické cestě bude zároveň datem dokončení stavby. Pro kritické činnosti bude platit, že jejich celková časová rezerva, tj. volná časová rezerva je rovna nule, tzn., že zdržení počátku takové činnosti nebo prodloužení doby trvání činnosti bude mít vliv na konečné datum dokončení stavby.
- 4.12.3 Návrh sanačních opatření musí být navržen tak, aby byly minimalizovány nickolejné výluky. Předpokládá se provoz v jedné z traťových kolejí mezi dopravami Bohušovice – Lovosice, tj. v úseku délky cca 6,7km. Předpokládá se omezení rychlosti v provozované koleji na 30km/h. To ovšem postačí v úsecích, kde se bude aktuálně pracovat. Předpokládá se několik nickolejných nočních výluk na nezbytně nutnou dobu pro potřeby úprav zabezpečovacích zařízení a trakčního vedení.
- 4.12.4 Rámcový postup prací ve vztahu k jednotlivým výlukám:
 - 1) Nickolejná noční výluka - předpoklad 1noc
 - příprava zabezpečovacího zařízení pro provoz v jedné traťové koleji
 - 2) Výluka první traťové koleje - předpoklad 3 měsíce

- demontáž trakčního vedení vč. trolejí a stožárů vyjma bran, instalace pažení v ose os kolejí, demontáž kolejového roštu, demontáž zab. zař, sanace žel. spodku, nové základy TV, položení kol. roštu, opětovná montáž zab. zař, zapojení a přezkoušení, instalace stožárů, konzol a troleje TV

3) Nickolejná noční výluka - předpoklad 1 noc

- příprava zab. zař na převedení do dokončení koleje

4) Výluka druhé traťové koleje - předpoklad 2 měsíce

- demontáž trakčního vedení vč. trolejí a stožárů vyjma bran, demontáž kolejového roštu, demontáž zab. zař, sanace žel. spodku, nové základy TV

5) Nickolejná noční výluka - předpoklad 2 noci

- demontáž bran trakčního vedení

6) Pokračování výluky druhé traťové koleje - předpoklad 1 měsíc

demontáž pažení v ose os kolejí položení kol. roštu, opětovná montáž zab. zař, zapojení a přezkoušení, instalace stožárů, konzol a troleje TV

7) Nickolejná noční výluka - předpoklad 1 noc

- příprava zab. zař na zprovoznění dokončené koleje

4.12.5 Vzhledem k uvažované úpravě nivelety bude nutná uzavírka silnice III/2477 mezi obcemi Nové Kopisty a Keblice protože nebude možné použít železniční přejezd P2416.

4.13 Geodetická dokumentace

4.13.1 Železniční bodové pole (ŽBP) a železniční mapové podklady (ŽMP) poskytne zadavatel, prostřednictvím Správy železniční geodézie Praha (SŽG), vítěznému uchazeči o veřejnou zakázku na zpracování projektové dokumentace. Případné doplňující geodetické a mapové podklady si zajistí Zhotovitel a budou doplněny do jednoho výkresu poskytnutého SŽG dle předpisů uvedených v odst. „Geodetická dokumentace“ tohoto dokumentu a odsouhlaseny ÚOZI Objednatele.

4.13.2 Mapové podklady a další jiná doplňující měření budou vyhotoveny v SW MicroStation v8i. SŽDC doporučuje jako nejvhodnější nástroj pro zpracování dat aplikaci MGEO-SŽDC (nadstavba pro v8i), která byla pro tvorbu mapových podkladů vyvinuta. Tuto aplikaci je možno na požádání u jeho vývojáře nejen zakoupit, ale i na časově omezenou dobu zapůjčit.

4.13.3 ÚOZI Objednatele před započítáním prací poskytne Zhotoviteli vzor tabulky s názvem: „Přehled majetkoprávního vypořádání.xls“ pro vypořádání majetkoprávních vztahů, která bude závazná pro všechny stadia stavby a po celou dobu stavby bude postupně aktualizována Zhotovitelem a bude předávána dle dohody s ÚOZI Objednatele.

4.14 Životní prostředí

4.14.1 Část dokumentace „Vliv stavby na životní prostředí“ bude zpracována v obecné rovině a členěna následovně:

4.14.1.1 Technická zpráva vlivu stavby na ŽP – popis jednotlivých složek životního prostředí, důraz bude dále kladen na kapitoly:

- Biologický průzkum bude proveden formou stručné rešerše a pochůzky (pokud by jej OOP nevyloučil), důraz bude kladen na zvláště chráněné (kriticky ohrožené a silně ohrožené) druhy živočichů. Z pohledu ochrany přírody a krajiny bude vyhodnoceno a zohledněno, zda se záměr nachází ve zvláště chráněném území (ZCHÚ), významném krajinném prvku (VKP), přírodním parku, případně v lokalitě soustavy NATURA 2000. Zohledněna a vypořádána bude existence památného stromu a skladebných prvků územního systému ekologické stability (ÚSES).

- Dendrologický průzkum – doporučujeme zjistit ve spolupráci OŘ a OOP zda je dendrologický průzkum nutný. Pokud ano, tak, kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem ze dne 31. 10. 2016, č.j.: 43941/2016-SŽDC-O15, především s částí II, kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě. Kapitola bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny (závazné stanovisko ke kácení, zásah do VKP, údržba). v případě kácení, které bude pouze v malém rozsahu a bude ho zajišťovat v rámci provozuschopnosti dráhy příslušné OŘ, je nutné do dokladové části doložit dohodu s příslušným OŘ. v opačném případě je nutno uvést, že dohoda s příslušným OŘ nebyla možná.
- Hluk ze stavební činnosti – doporučujeme nutnost hlukové studie z výstavby konzultovat s příslušnou hygienickou stanicí. Jinak kapitola bude zpracována v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Bude minimalizován vliv hluku a vibrací na okolní chráněné prostory dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů. Budou stanovena případná kompenzační opatření a omezení pro fázi realizace.
- Odpadové hospodářství – bude provedeno vzorkování v délce celého záměru, podle metodiky MŽP. Vzorkování proběhne po konzultaci s pracovníkem správy trati a přizván je rovněž specialista ŽP Objednatele. Bude vyřešena likvidace a skladování odpadů, tak aby se nestaly potenciálním zdrojem nečistot v zastavěném území. Veškerá činnost na tomto úseku bude probíhat v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech v platné znění a jeho prováděcími předpisy.
- V případě odstraňování částí staveb bude v rámci stavebně technického průzkumu provedena prohlídka zaměřená na části stavby, které se po vyjmutí ze stavby stanou nebezpečnými odpady (např. azbest, PCB, místa znečištěná ropnými látkami).
- Bude řešeno vhodné ekonomické využití čisté výkopové zeminy pro vlastní účely stavby a alternativní možnosti uložení nekontaminovaného odpadu s cílem snížit náklady na odvoz a uložení na skládce.
- Před realizací stavby bude provedeno podle potřeby stavu záměru dozvorkování, ke kterému bude přizván Objednatel.

4.14.2 Ochrana vod – Havarijný plán v rozsahu, vyhlášky č. 450/2005 Sb., bude zpracován v případě zacházení se závadnými látkami ve větším rozsahu, nebo pokud je zacházením spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody.

Nutnost vypracování povodňového plánu bude konzultována s příslušným vodoprávním úřadem a povodím.

4.14.3 Bude zajištěno odůvodněné stanovisko orgánu ochrany přírody dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny k lokalitám NATURA 2000. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.

4.14.4 Na základě odůvodněného stanoviska k lokalitám NATURA 2000 bude příslušný orgán ochrany přírody požádán o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí. Ihned po obdržení budou vyjádření předána na odd. ŽP Objednatele.

4.14.5 Dokladová část bude obsahovat kapitolu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části. Zde bude řazeno: stanovisko k lokalitám NATURA 2000, vyjádření k EIA, závazné stanovisko ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, souhlas o vynětí ze ZPF, vyjádření k odnětí PUPFL výjimky, atp.

5. VYKAZOVÁNÍ ODPADŮ

5.1 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby

5.1.1 Zhotovitel Projektové dokumentace v Soupisech prací uvede jednotlivé položky odpadů dle kategorií, které budou následně souhrnně vyčísleny za celou stavbu v SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy v roztřídění do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů, kde budou tyto souhrnné položky sloužit k ocenění v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS. Podrobný postup je uveden v následujících bodech.

5.1.2 Ustanovení Směrnice SŽDC č. 20 pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty, Článek 3.9 ruší a nahrazuje následujícím zněním uvedeným v kapitole 5.1.3.

5.1.3 Úpravy položkových rozpočtů

- a) v soupisech prací jednotlivých SO/PS bude pro účely evidence vždy uvedena **R-položka „Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“**. Položka bude zahrnovat veškeré poplatky provozovateli skládky dle typu a kategorie odpadů a dopravu z místa stavby na skládku,
- b) pro činnosti, které by mohly být původci odpadů (např. výkopové práce) budou volené položky, jejíž součástí není uvedená doprava. V technické specifikaci položky bude uvedeno, že se jedná o položku bez dopravy,
- c) doprava pro opětovné využití vyzískaného materiálu (např. výkopové práce pro další využití na stavbě, do zemníků apod.) bude kalkulovaná samostatnou položkou pro vodorovnou a svislou dopravu, přemístění, přeložení, manipulace do vzdálenosti odpovídající potřebám manipulace. V doplňujícím popisu položky bude uvedeno, že materiál z položky není určen na skládku,
- d) u položek soupisu prací jednotlivých SO/PS **„Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“** bude v popisu položky jako doplňující název uvedeno „Evidenční položka“ a v označení „Varianta“ bude nastavena hodnota 90, v případě duplicitní položky v jednom dílu bud označení varianty provedeno vzestupnou řadou celých čísel od hodnoty 90 (tzn. 90 až 99),
- e) měrné jednotky uvedené v jednotlivých soupisech prací musí být vždy shodné s měrnými jednotkami uvedenými v přehledu odpadů a v objektu Likvidace odpadů. V případě nesouladu je toto pokládáno a vadu díla.
- f) Kalkulace položky „Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“ v přípravě bude provedena jako součet položek:
 - poplatek na skládku dle kategorie odpadu a množství, a to dle aktuálního ceníku vybrané skládky v přípravě,
 - ceny za t/km dle množství odpadu a vzdálenosti předpokládané skládky, přičemž vzdálenost může být specifikována v rozsahu pásmové dopravy.

5.1.4 Způsob vytvoření položek likvidace odpadů včetně dopravy

5.1.4.1 Pro soupisy prací budou vytvořené „R-položky“ pro likvidaci odpadů s dopravou, a to následovně:

5.1.4.2 Označení položky:

R015XXX [AŽ] R015XXX – LIKVIADACE ODPADŮ [TYP ODPADU] VČETNĚ DOPRAVY

Hodnoty XXX budou odpovídat poslednímu trojčíslí daného typu odpadu cenové soustavy OTSKP, která zahrnuje pouze náklady na poplatky za likvidaci odpadů.

Příklad:

Původní položka OTSKP bez dopravy:

015112 - POPLATKY ZA LIKVIDACÍ ODPADŮ NEKONTAMINOVANÝCH –
17 05 04 VYTĚŽENÉ ZEMINY A HORNINY - II. TŘÍDA TĚŽITELNOSTI

Nová R položka s dopravou:

R015112 - POPLATKY ZA LIKVIDACE ODPADŮ NEKONTAMINOVANÝCH –
17 05 04 VYTĚŽENÉ ZEMINY A HORNINY - II. TŘÍDA TĚŽITELNOSTI
VČETNĚ DOPRAVY *)

5.1.4.3 Technická specifikace položky

1. Položka obsahuje:

- veškeré poplatky provozovateli skládky, recyklační linky nebo jiného zařízení na zpracování nebo likvidaci odpadů související s převzetím, uložením, zpracováním nebo likvidací odpadu,
- náklady spojené s dopravou odpadu z místa stavby na místo převzetí provozovatelem skládky, recyklační linky nebo jiného zařízení na zpracování nebo likvidaci odpadů,
- náklady spojené s vyložením a manipulací s materiálem v místě skládky.

2. Položka neobsahuje:

- náklady spojené s naložením a manipulací s materiálem. **)

3. Způsob měření:

- [měrná jednotka – nejčastěji Tuna] určující množství odpadu vytríděného v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o nakládání s odpady, v platném znění

Poznámka:

*) U nebezpečných odpadů musí být v doplňujícím popisu položky uvedeno upřesnění nebezpečných vlastností v rozsahu a typu koncentrace nebezpečných látek.

**) Text se uvede v případech kdy náklady spojené s naložením a manipulací s materiálem jsou součástí položky dopravy nebo položky zahrnující činnost, která je zdrojem odpadu (např. výkopové práce)

5.1.5 SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy

- 5.1.5.1 součástí objektu SO-90-90 bude souhrn všech odpadů stavby, který bude zahrnovat veškerý odpad z celé stavby v roztrídění do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS,
- 5.1.5.2 zhotovitel v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby ocení celkové množství daného typu/kategorie odpadu, které je součástí Všeobecného objektu,
- 5.1.5.3 pro účely kontroly fakturace zůstávají položky odpadů s množstvím v jednotlivých SO a PS. Tyto položky nejsou zhotovitelem v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby oceňovány.

5.1.6 Souhrnný rozpočet

- 5.1.6.1 pro vykazování nákladů stavby (rozpočty jednotlivých SO/PS) zařazených do souhrnného rozpočtu budou náklady vykazované jako náklady, které jsou součástí těchto SO/PS,
- 5.1.6.2 pro stanovení předpokládané hodnoty veřejné zakázky se nebude vyčleňovat hodnota SO 90-90 samostatně. Do předpokládané hodnoty veřejné zakázky jsou náklady za odpady započítané v rámci základních rozpočtových nákladů jednotlivých SO a PS.

5.2 Ostatní přílohy vztahující se k odpadovému hospodářství

5.2.1 Část B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana – část odpadové hospodářství bude mimo jiné obsahovat:

- a) souhrn dokumentů a odkaz na příslušnou část dokumentace, kde se nachází informace, které byly podkladem pro stanovení rozsahu a zařídění do jednotlivých kategorií odpadů,
 - b) lokalizace přesných míst odběru vzorků, z jejichž výsledků bylo prováděné zařídění odpadů do jednotlivých kategorií odpadů. V rámci lokalizace odběru vzorků bude zvýšená pozornost věnována oblastem s předpokladem výskytu nebezpečných odpadů, jako např. jsou oblast výhybek, odstavů a obvodů stanic,
 - c) přehled všech odpadů uvedených v jednotlivých SO a PS dle zařazení do jednotlivých kategorií odpadů,
 - d) souhrn odpadů za celou stavbu, dle zařídění do kategorií odpadů. Souhrn bude podkladem pro vytvoření položek samostatného objektu odpadů SO 90-90, který bude podkladem pro ocenění zhotovitelem v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby,
 - e) popis rozsahu prováděných chemických analýz a výsledky chemických analýz a jejich vyhodnocení,
 - f) množství vyzískaného materiálu a možnosti jejího využití nebo odstranění,
 - g) podmínky pro využití vyzískaného materiálu, tzv. „kritická cesta“, která jednoznačně stanoví, za jakých podmínek lze opětovně využít množství vyzískaného materiálu (např. dodržení konkrétních milníků harmonogramu stavby apod.),
 - h) v závěru textové části, dále pak v souhrnné technické zprávě a technických zprávách jednotlivých SO/PS bude vždy uvedeno, že poloha, umístění a vzdálenost v dokumentaci případně uvedených skládek pro likvidaci odpadů slouží pouze pro účely stavebního řízení. Umístění skládek není podkladem pro výběrové řízení na zhotovitele stavby.
- 5.2.2 Průzkumné práce, které jsou prováděné, mimo jiné za účelem kategorizace materiálu pro odpadové hospodářství musí být provedené tak aby bylo možné dostatečně zařadit materiál určený jako odpad a dostatečně zařadit materiál určený k recyklaci. Průzkumné práce budou provedené v podrobnosti, která je dostatečná pro jednoznačné stanovení rozsahu nebezpečných vlastností odpadů, tj. tak aby bylo možné odpady správně analyzovat, vyhodnotit a posoudit podle koncentrace nebezpečných látek v odpadech, dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů v platném znění. Za zařídění odpadů nese odpovědnost Zhotovitel. V případě neprovedení všech zkoušek, které je nutné provést pro správné zařídění odpadů, případně nerespektování výsledků zkoušek při vykazování v rámci soupis prací, je toto pokládáno za vadu díla. Postup pro zařazení do kategorie odpadů je součástí vyhlášky č. 93/2016 Sb. o Katalogu odpadů a ostatní legislativy Ministerstva životního prostředí.

6. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 6.1.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:
- Předpokládá se zachování provozu vždy po alespoň jedné TK vč. TV.

7. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 7.1.1 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.
- 7.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

**Správa železnic, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,
Oddělení distribuce dokumentace**

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

kontaktní osoba: [REDACTED]
[REDACTED]

www: www.tudc.cz v sekci dokumenty nebo www.szdc.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“

8. PŘÍLOHY

- 8.1.1 Metodika zajištění komplexních obnov páteřních tratí za současného efektivního využívání výlukových časů (bude předložena po podpisu smlouvy o dílo)

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

Doložka číslo: 982356

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 809c9b0e-2f74-4016-94d6-6ded3715bdf7

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: 27.07.2020 14:01:02



38d14cb1-d8b1-4325-92ae-af1609e35759