

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

TECHNICKÁ SPECIFIKACE

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZHOTOVENÍ STAVBY

„Rekonstrukce žst. Řetenice“

Datum vydání: 7.9. 2018



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



OBSAH

SEZNAM ZKRATEK	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1. ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.2. UMÍSTĚNÍ STAVBY	3
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	3
2.1. PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE	3
2.2. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTACE	3
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	3
4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA	4
4.1. VŠEOBECNĚ	4
4.2. DALŠÍ POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA	6
4.3. ZEMĚMĚŘICKÁ ČINNOST ZHOTOVITELE	7
4.4. DOKLADY PŘEKLÁDANÉ ZHOTOVITELEM	7
4.5. DOKUMENTACE ZHOTOVITELE PRO STAVBU	7
4.6. DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ STAVBY	9
4.7. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	9
4.8. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	9
4.9. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	9
4.10. OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	9
4.11. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	9
4.12. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	14
4.13. TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	14
4.14. VYZÍSKANÝ MATERIÁL	14
4.15. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	14
4.16. PUBLICITA	15
5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY	15
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	16
7. PŘÍLOHY	16

SEZNAM ZKRATEK

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

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Účel a rozsah předmětu Díla

- 1.1.1. Předmětem díla je zhotovení stavby „Rekonstrukce žst. Řetenice“. Stavba řeší dílčí část železniční trati Ústí n/L – Bílina - Most - Chomutov - Karlovy Vary – Cheb. Místem rekonstrukce je ŽST Řetenice a přilehlé mezistaniční úseky, ležící na trati Ústí nad Labem - Chomutov.
- 1.1.2. Cílem stavby je kompletní rekonstrukce žst. Řetenice, včetně výstavby nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií, její peronizace a zajištění bezbariérového přístupu na nově vzniklá nástupiště. Rekonstrukce stanice musí plnit potřeby osobní i nákladní dopravy, především bezpečný a bezbariérový nástup a výstup cestujících v osobní dopravě, resp. možnost obsluhy vlečků zaústěných do stanice v nákladní dopravě. Bude zřízeno vnějšího nástupiště u výpravní budovy pro vlaky směr Úpořiny a ostrovního nástupiště mezi hlavními kolejemi pro vlaky hlavní trati. Všechna nástupiště budou mít hrany ve výšce 550 mm nad TK, přístupná bezbariérově buď s využitím stávající zastřešené lávky doplněné o výtahy pro imobilní občany.
- 1.1.3. Součástí stavby je dále rekonstrukce mezistaničního úseku Řetenice - Oldřichov u Duchcova (po km 21,964, kde navazuje stavba „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“. V rámci stavby dochází i k úpravě technologického zařízení v mezistaničním úseku Teplice v Č. (včetně) – Řetenice.
- 1.1.4. Cílem je kompletní rekonstrukce žst. Řetenice, včetně výstavby nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií, její peronizace a zajištění bezbariérového přístupu na nově vzniklá nástupiště. Rekonstrukce stanice musí plnit potřeby osobní i nákladní dopravy, především bezpečný a bezbariérový nástup a výstup cestujících v osobní dopravě, resp. možnost obsluhy vlečků zaústěných do stanice v nákladní dopravě.
- 1.1.5. Součástí díla je i zajištění publicity stavby spolufinancované Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava, viz 4.16 Publicita.
- 1.1.6. Rozsah Díla „Rekonstrukce žst. Řetenice“ je:
 - realizace stavby „Rekonstrukce žst. Řetenice“ v rozsahu zadávacích podmínek,
 - koordinace stavby s navazujícími a dotčenými stavbami,
 - zpracování Dokumentů zhotovitele (PDPS, dokumentace dodavatele mostních objektů, dokumentace bouracích prací, realizační dokumentace, atp.) pro provozní sobory a stavební objekty,
 - vypracování Dokumentace skutečného provedení stavby, geodetické dokumentace, včetně geometrických plánů dle příslušné smlouvy.

1.2. Umístění stavby

- 1.2.1. Stavba bude probíhat na trati č. 130 Ústí nad Labem západ – Klášterec nad Ohří, TÚ 0591 Ústí nad Labem – Most a TÚ 0671 Řetenice – Úpořiny, Ústeckém kraji, v okrese Teplice

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1. Projektová dokumentace

- 2.1.1. Projektová dokumentace „Rekonstrukce žst. Řetenice“, zpracovatel SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 v 12/2017

2.2. Související dokumentace

- 2.2.1. Posuzovací protokol projektu SZDC čj: 10672/2018-SZDC-SSZ-ÚT2-Boh ze dne 9.7.2018
- 2.2.2. Stavební povolení č.j.: DUCR-49603/18/Ce ze dne 3. září 2018.
Stavební povolení v právní moci 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 dalších 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:

- a) Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u D.-Bílina (SZDC, DSP)
- b) Rekonstrukce žst. Bohosudov (SZDC, DSP)
- c) GSM-R Ústí nad Labem – Chomutov (SZDC, DSP)
- d) Přeložka ČEZ Distribuce
- e) Rekonstrukce PZS km 8,865 a 13,161 v ŽST Úpořiny (SZDC, DÚR)
- f) Rekonstrukce železničního svršku v km 17,200-18,000 trati Ústí nad Labem – Most (SZDC, realizace)
- g) Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova (mimo) - Litvínov

4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

4.1. Všeobecně

4.1.1. K potvrzení průběžné platby dle Pod-článku 14.3 Smluvních podmínek bude vyžadován jako podpůrný dokument jednotlivých položek obsažených v Soupise provedených prací pro práce provedené v předcházejícím kalendářním měsíci Protokol o skutečné výměře vypracovaný Zhotovitelem na základě měření netto skutečného množství každé položky zhotovovaných prací a potvrzený TDS.

4.1.2. Součástí předmětu díla je také:

- Zhotovitel musí v rámci přejímacích řízení vytvořit časový prostor pro činnost odborných komisí Objednatele v rozmezí cca 10 až 30 dní před předáním Díla, Sekce nebo části Díla Objednateli v závislosti na rozsahu zařízení,
- Zhotovitel musí v dostatečném předstihu před ukončením jednotlivých stavebních postupů a výluk předat Správci stavby všechny potřebné podklady pro zpracování úprav staničního řádu ve smyslu předpisu SZDC D5
- ověření (změření) a následná opatření pro zajištění předepsaných zemních odporů jednotlivých zařízení,
- měření (projektové a akceptační) úrovní, kvality a pokrytí radiového signálu po konečných úpravách TRS a MRS v rozsahu požadovaného pokrytí zájmového území, případná korekce a provedení technických úprav tak, aby bylo zajištěno plnohodnotné pokrytí signálem v požadovaném rozsahu,
- vypracování a projednání povodňového a havarijního plánu s příslušnými orgány státní správy,
- dosah traťového zabezpečovacího zařízení (maximální možná vzdálenost mezi vnitřním zařízením integrovaným do staničního zabezpečovacího zařízení a venkovními prvky v kolejišti) musí být minimálně 7 km,
- případné vyvolané změny technického řešení stavby ve vazbě na Zhotovitelem dodávané materiály, zařízení a technologie (např. potřeba sdružování nebo navyšování žil a vláken, stavební úpravy včetně osvětlení a klimatizace, navyšování příkonu, technologické vazby, stavební postupy, atp.) bude v rámci projednání a schválení Dokumentů zhotovitele povoleno Správcem stavby, ale případné navýšení nabídkové ceny vůči zadávací dokumentaci si musí Zhotovitel ocenit již ve své nabídce,
- dodržení a plnění podmínek při uvádění stavby do Zkušebního provozu podle platných Právních předpisů (TKP Staveb státních drah a opatřeními Drážního úřadu Praha),
- projednání a zajištění přístupových cest na a po staveništi v jednotlivých stavebních postupech a výlukových etapách s uvedením zařízení železniční infrastruktury, která budou dotčena (stávající drátovody, stávající kabelové trasy, stavby, apod.), délky a počtu funkčních nástupišť (i provizorních) v jednotlivých etapách prací v železničních stanicích s uvedením přístupových cest (i provizorních včetně zabezpečených staveništních přechodů a přejezdů) pro veřejnost a zaměstnance Objednatele, Českých drah a ostatních dopravců včetně provizorního osvětlení, informačního a orientačního systému,
- projednání a zajištění obnovení platnosti u těch Vyjádření, u kterých již vypršela jejich platnost.

4.1.3. Zhotovitel je také povinen:

- zajistit v rámci stavebních a technologických postupů provádění odkrytí pláně železničního spodku, jakož i základových spár objektů, na nezbytně nutnou dobu včetně případné potřeby účinného zabezpečení proti povětrnostním vlivům, maximálně však do 48 hodin. V případě překročení stanovené lhůty je povinen provést vlastním nákladem neprodleně taková opatření a ošetření pláně, aby nedošlo k ohrožení bezpečného provozu dráhy a degradaci pláně vlivem nepříznivého počasí,
- zajistit po dobu přechodných stavů, přechodné nefunkčnosti zařízení železniční infrastruktury (včetně příp. dopadu na zařízení třetích stran), jejich provizorní řešení včetně personálního zajištění jejich provozu zdravotně a odborně způsobilými osobami (např. provizorní nástupiště, přejezdy a přechody, přístupové cesty, osvětlení, sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, informační zařízení, orientační systémy, náhradní napájení energiemi včetně zásobování vodou, odvod příp. čerpání odpadních, dešťových a drenážních vod, apod.),
- nejméně 5 dní předem oznamovat a projednávat se Správcem stavby (TDS) zásahy do stávajícího provozovaného zařízení nebo jeho potřebné úpravy,
- zabezpečit změření izolačního stavu i na nerekonstruovaných kolejích s kolejovými obvody před zahájením prací v příslušné železniční stanici i před zprovozněním staničního zabezpečovacího zařízení,
- zabezpečit změření izolačního stavu kolejiště před a po pokládce konstrukce přejezdů a přechodů.

4.1.4. Zhotovitel na své náklady zajistí po technické příp. i personální stránce provoz a dopravní obslužnost železniční stanice a přilehlých traťových úseků včetně zabezpečení stavebních přejezdů a přechodů při úpravách stávajícího zabezpečovacího zařízení a aktivaci nového zabezpečovacího zařízení a v rámci přechodových stavů a jednotlivých stavebních a technologických postupů.

4.1.5. Zhotovitel zajistí a provede technická opatření a osazení technologických zařízení pro osoby zrakově postižené dle projektové a realizační dokumentace (Dokumenty zhotovitele), bude se řídit obecně platnými právními předpisy a dokumenty, které vydala Sjedená organizace nevidomých a slabozrakých ČR (SONS) a Pokynem objednatele – Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace (č.j. 16456/2015 – O13, ze dne 04.05.2015).

4.1.6. Zhotovitel musí na vyloučených zařízeních dopravní cesty učinit taková opatření, aby na provozovaných kolejích byla omezení traťové rychlosti co nejkratší v rámci platného ZOV a negativně neovlivňovala zpracovaný výlukový GVD.

4.1.7. Po vytýčení kabelových tras a před zahájením výkopových prací je Zhotovitel povinen svolat jednání za účasti zhotovitele projektové dokumentace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a silnoproudu, jednotlivých podzhotovitelů a Správce stavby (TDS). Cílem je na místě upřesnit a zkoordinovat jednotlivé trasy a zkoordinovat provádění výkopových prací s pracemi na železničním spodku a ostatních PS a SO. Z jednání je Zhotovitel povinen vyhotovit záznam. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inž. sítí.

4.1.8. Zhotovitel musí v rámci přejímacích řízení, technických prohlídek a uvedení zařízení do zkušebního provozu vytvořit časový prostor pro činnost odborných komisí Objednatele (dle předpisu SZDC T200 pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu) v rozmezí cca 10 až 30 dní před předáním stavby (nebo její části) Objednateli v závislosti na rozsahu zařízení.

4.1.9. Zhotovitel musí stavební a montážní práce a navazující ověřovací měření pro prokázání dosažení projektovaných a smluvních parametrů Díla ukončit v dostatečném předstihu před ukončením výluky železničního provozu (příp. výluky zab. zařízení), aby poskytl dostatečný časový prostor pro kontrolní činnost a přejímací řízení Správcem stavby, TDS a odbornými pracovníky objednatele, ve vazbě na jednání o zavedení zkušebního provozu Díla či jeho části Drážním úřadem – tj. nejdéle do doby zahájení ústního jednání o zavedení zkušebního provozu drážním správním orgánem včetně předložení kompletní dokumentace dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů a ostatních dokladů dle smlouvy o dílo.

4.1.10. Zhotovitel bude respektovat případné podmínky, připomínky a požadavky dotčených orgánů a osob, které budou obsaženy ve stavebním povolení, které bude předáno bez zbytečného odkladu vítěznému uchazeči nejpozději před podpisem smlouvy (jako např. měření hluku ze stavební činnosti a z provozu dráhy po dokončení stavby a jiné možné požadavky).

- 4.1.11. Zhotovitel bude respektovat a provede opatření pro splnění veškerých požadavků a připomínek obsažených ve vyjádřeních a stanoviscích k projektové dokumentaci všech organizací, orgánů státní správy a samosprávy, správců inženýrských sítí, dotčených vlastníků a správců pozemků a nemovitostí obsažených v dokladové části projektové dokumentace a stavebním povolení.
- 4.1.12. Majitelé staveb pro trvalé bydlení a obce situované v bezprostřední blízkosti hlavních tras staveništní těžké dopravy budou o plánovaném využití komunikace pro přepravu hmot a materiálů v předstihu informováni.
- 4.1.13. Zhotovitel je povinen před zahájením prací a po jejich skončení zpracovat pasport staveb a zařízení včetně fotodokumentace, jejichž stav by mohl být stavbou ovlivněn, s cílem definovat úroveň stavu těchto staveb a zařízení před stavbou a po ní za účelem možnosti stanovit rozsah rekonstrukcí, případně náhrad těchto staveb a zařízení poškozených stavbou na náklady stavby. Při zpracování pasportu zajistí Zhotovitel účast vlastníků a správců předmětných staveb zařízení a objednatele. Pasport se provede zejména u:
- přístupových tras
 - vodních zdrojů, u nichž by mohlo dojít k ovlivnění hladiny a kvality spodní a povrchové vody stavbou
 - pozemních objektů a pozemků v okolí přístupových tras v pásu, který může být dotčen použitou technologií při výstavbě a provozem na přístupových trasách
- 4.1.14. Před vydáním Potvrzení o převzetí Díla bude Zhotovitelem předán Správci stavby protokol o měření hladin hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, kterým musí být prokázáno, že jsou dodrženy hygienické limity hladin hluku, a že po realizaci stavby nedošlo ke zhoršení akustických podmínek. Měření bude provedeno ve stejných místech měření hlukové studie, resp. v místech dále požadovaných Krajskou hygienickou stanicí.
- 4.1.15. V závislosti na použité technologii pro rozrušení horniny v rámci stavby Zhotovitel v případě potřeby povede jednání se zainteresovanými organizacemi (Báňský úřad, ...).
- 4.1.16. Parametry navrhovaných materiálů, konstrukcí např. DN (vnitřní světlost trub) je nutné dodržet bez jakýchkoliv odchylek jednotlivých výrobců těchto výrobků.
- 4.1.17. Zhotovitel předloží návrhy servisních smluv pro dodávaná zařízení, či technologie nejpozději 2 měsíce před Dobou pro uvedení zařízení do provozu.
- 4.1.18. Zhotovitel se zavazuje, že v průběhu Zkušebního provozu povede záznamy o průběhu Zkušebního provozu (deník zkušebního provozu) a ve spolupráci se Správcem stavby bude řešit závady, které z průběhu Zkušebního provozu vyplynou. Na závěr Zkušebního provozu zpracuje jeho písemné vyhodnocení. Písemné vyhodnocení zkušebního provozu bude odsouhlaseno Správcem stavby.
- 4.1.19. Projednání a zajištění přístupových cest na a po staveništi v jednotlivých stavebních postupech a výlukových etapách s uvedením zařízení železniční infrastruktury, která budou dotčena (stávající drátovody, stávající kabelové trasy, stavby, apod.), délky a počtu funkčních nástupišť (i provizorních) v jednotlivých etapách prací s uvedením přístupových cest (i provizorních včetně zabezpečených staveništních přechodů a přejezdů) pro veřejnost a zaměstnance Objednatele, Českých drah a ostatních dopravců včetně provizorního osvětlení, informačního a orientačního systému, náklady zhotovitel započítá do nabídkové ceny.
- 4.1.20. Přístupové trasy a cesty na a po staveništi a plochy zařízení staveniště uvedené v části F. - ZOV jsou pouze doporučené, objednatel neručí za jejich kvalitu, vhodnost a dostupnost. Veškeré dodatečné náklady na úpravy (např. rozšíření, zpevnění, odstranění porostu, projednání, dopravní značení, pronájmy apod.) spojené s přístupovými trasami a cestami na a po staveništi, plochami zařízení staveniště či zajištění nezbytných souvisejících opatření ve smyslu bezpečného pohybu cestujících, veřejnosti a zaměstnanců objednatele, včetně nákladů na uvedení do původního stavu, zhotovitel započítá do nabídkové ceny, s ohledem na jím zvolené technologie výstavby. Platí, že zhotovitel byl uspokojen, co se týče jejich vhodnosti a dostupnosti.

4.2. Další požadavky na provedení díla

- 4.2.1. Před zahájením prací požadujeme svolat jednání, na kterém bude s vybraným zhotovitelem stavby dohodnut postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu SZDC D 7/2. Podrobnosti týkající se samotné výstavby budou řešeny samostatně na pravidelných jednáních v průběhu celé realizace.

4.3. Zeměměřická činnost zhotovitele

- 4.3.1. Zhotovitel dodrží a akceptuje aktuální bodové pole, zajistí na své náklady ochranění hlavních geodetických bodů při realizaci předmětné stavby.
- 4.3.2. V rámci majetkoprávních vztahů třetích stran a stavebníka, zajistí zhotovitel zpracování geometrických plánů a ostatní geodetické dokumentace. Náklady ocení zhotovitel ve Všeobecném objektu.
- 4.3.3. Po následné směrové a výškové úpravě bude zhotovitel postupovat v souladu se SŽDC SR2/1(S), tzn. v režii stavebních prací dodatečných (návazná samostatná stavba) objedná u SŽG kontrolní měření stavu PPK po následném podbití.

4.4. Doklady překládané zhotovitelem

- 4.4.1. 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.

4.5. Dokumentace zhotovitele pro stavbu

- 4.5.1. Součástí předmětu díla je i vyhotovení Realizační dokumentace stavby (výrobní, montážní, dílenské, dokumentace dodavatele mostních objektů) a další Dokumentace zhotovitele, která v případě potřeby rozpracovává podrobně zadávací dokumentaci (DSP) jako Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS) a to dle vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, příloha č. 6), příslušných TKP Staveb státních drah a Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních (dále „Směrnice GŘ č.11/2006“) zejména pro:
 - vyhotovení výrobní a montážní dokumentace OK, zábradlí, apod.
 - zpracování aktualizace dokumentace ve vazbě na stavbu „Rekonstrukce železničního svršku v km 17,200-18,000 trati Ústí nad Labem – Most“ (SŽDC, realizace) jejíž realizace bude dokončena do konce roku 2018. Zhotovitel provede aktualizaci dokumentace dle skutečného provedení stavby Rekonstrukce železničního svršku v km 17,200-18,000 trati Ústí nad Labem – Most (SŽDC, realizace).
 - v průběhu prací na realizační dokumentaci, bude svoláno jednání, na němž dojde k definování případných úprav vůči připravovaným stavbám „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u D.-Bílina“ (SŽDC, DSP), „Rekonstrukce žst. Bohosudov“ (SŽDC, DSP). Toto jednání bude provedeno vždy až po dokončení veřejné obchodní soutěže na realizaci dané stavby. Zhotovitel následně bude koordinovat jednotlivé své činnosti, aby buď probíhaly v souběhu s výlukami souvisejících staveb, nebo aby naopak výluky se vzájemně neomezovaly. Zároveň budou koordinovány práce na dispečerském pracovišti, vzhledem k tomu, že v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Řetenice“ dochází k jeho kompletní realizaci.
 - provozní soubory staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně návazností na technologie sdělovacího zařízení a včetně zapracování přechodových stavů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v souladu s ZPOV,
 - provozní soubory sdělovacího zařízení, včetně zapracování přechodových stavů,
 - PS silnoproudé technologie a dálkového ovládání,
 - PS ostatního technologického zařízení včetně systémů, zařízení a výrobků dálkové diagnostiky technologických systémů (Technické specifikace č. TS 2/2008 – ZSE, druhé vydání a navazující gestorský výklad ze dne 08.02.2016, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14),
 - ostatní stavební objekty a provozní soubory, za účelem upřesnění typu dodávaných materiálů, zařízení, za účelem stanovení a odsouhlasení rozsahu sestav železničního svršku, dodávky materiálu železničního spodku, staveb železničního spodku, pozemních staveb, silnoproudu, trakčního vedení atd.,
 - SO železničního svršku – např. dokumentace pro zajištění prostorové polohy koleje, „Schéma zřizování BK“, apod.
 - provedení vodotěsné izolace (SVI) v rozsahu dle Směrnice GŘ č. 11/2006, přílohy č. 5, část 4. Technologické postupy SVI budou doloženy platným osvědčením SVI, vydaném SŽDC a schváleny Správcem stavby (TDS).

- provedení protikoroze ochrany ocelové konstrukce (PKO) v rozsahu dle Směrnice GŘ č. 11/2006, přílohy č. 5, část 5. Technologické postupy PKO budou doloženy platným osvědčením ONS vydaným SZDC a schváleny Správcem stavby (TDS).
 - bourací práce
 - zařízení staveniště
- 4.5.2. Součástí předmětu Díla je zpracování technologických postupů (TP) provádění prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby (především v jednotlivých etapách výluk) jednotlivých PS a SO, které obsahují zejména především:
- TP betonáže nosných konstrukcí a spodní stavby dle TKP kap. 18
 - TP hlubinného zakládání dle TKP kap. 24 (SO 03-20-02)
 - TP injektáže a hloubkového spárování kamenného zdiva dle TKP kap. 23
 - TP reprofilace a sanace betonové konstrukce dle TKP kap. 23
 - TP vodotěsné izolace nosné konstrukce a spodní stavby dle TKP kap. 22
 - TP protikoroze ochrany ocelové konstrukce dle TKP kap. 25
 - TP provádění sanací železničního spodku včetně sanace skal, skalních zářezů a svahů
 - TP provádění rekonstrukce železničního svršku
 - TP vypínání, zapínání (eventuálně přepínání) provizorního a definitivního, staničního, traťového, přejezdového zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení
 - provádění hydroizolací mostních konstrukcí a podchodů, dle TNŽ 736280
 - provádění povrchové ochrany protikoroze i ochrany betonových konstrukcí
 - provádění pilotových základů a ostatních zvláštních zakládání
 - opatření proti narušení stability bezстыkové koleje v provozovaných kolejích, zajištění provozované koleje - např. pažení, atd.
 - omezení rychlosti železniční dopravy po ukončení jednotlivých etap - výše omezení a doba trvání
 - technologie zřizování bezстыkové koleje
 - zabezpečení stability železničního tělesa provozované koleje při provádění výkopových prací na umělých stavbách, zřizování kanalizací, odvodnění, atd.
 - provozní předpis - systém bezpečné práce pro provoz zdvihacích zařízení v praxi (ČSN ISO 12 480-1, Část 1: Všeobecně, čl. 4.1)
- 4.5.3. Zhotovitel PDPS dodá schválenou výkresovou dokumentaci pro provizorní i definitivní zabezpečovací zařízení, v rámci objektu trakčního vedení dodá KSU, řešící **pouze cílový stav a rozhodující** stavební postupy, odsouhlasené v připomínkovém řízení. Zodpovídá zhotovitel stavby, zastoupený Osobou odpovědnou za PDPS, viz Zadávací dokumentace, DÍL 1, Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, čl. 8.6 Technická kvalifikace – seznam odborného personálu.
- 4.5.4. Za dodání schválené související výkresové dokumentace pro ostatní stavební postupy zodpovídá zhotovitel stavby v souladu se Směrnicí GŘ č. 11/2006, Příloha č. 4., zastoupený Osobou odpovědnou za PDPS, viz Zadávací dokumentace, DÍL 1, Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, čl. 8.6 Technická kvalifikace – seznam odborného personálu.
- 4.5.5. Zhotovitel předloží objednateli ke schválení PDPS minimálně v tomto rozsahu, náklady na tuto dokumentaci ocení ve Všeobecném objektu:
1. D.1/D.2 – PDPS - zabezpečovací a sdělovací zařízení
 2. D.3/D.4 – PDPS - DŘT, technologii VN/NN, výtahy
 3. E.1.1 – PDPS - SO 02-11-02 ŽST Řetenice, železniční spodek
- SO 03-11-02 Řetenice – Oldřichov u D., železniční spodek
 4. E.1.2 Nástupiště, E.1.3 Železniční přejezdy, E.1.4 Mosty, propustky, zdi
 5. E.2.1 Pozemní objekty, budov
 6. E.3.7 Ukolejnění ocelových kovových konstrukcí

4.6. Dokumentace skutečného provedení stavby

- 4.6.1. Zhotovitel předá v souladu se směrnicí SZDC č. 117 Předávání digitální dokumentace z investiční výstavby SZDC, článek 3.1.3.2 při odevzdání DSPS Panoramatické fotografie. Panoramatické fotografie budou splňovat podmínky uvedené ve směrnici SZDC č. 117 článku č. 3.1.4.3.9 Předání prostorových dat. Panoramatické fotografie budou pořízeny v rozsahu odpovídající trajektorií kolejí, ve kterých investiční akce proběhla a budou předána na vhodném přenosném zařízení podle objemu dat (např. externí HD).

4.7. Zabezpečovací zařízení

- 4.7.1. Ve stanici se vybuduje nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které bude umožňovat stavění vlakových cest ze všech/na všechny dopravní koleje. Stavění vlakových a posunových cest bude v základním stavu prováděno z DK ŽST Teplice v Č. a v případě místního ovládání bude prováděno z desky nouzových obsluh v DK ŽST Řetenice. V mezistaničních dvoukolejných úsecích Teplice v Čechách – Řetenice a Řetenice - Oldřichov u Duchcova se navrhuje traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie - nový integrovaný elektronický automatický blok soustředěný do přilehlých stanic bez místa soustředění automatického bloku na trati.
- 4.7.2. Musí být zajištěna úplná kompatibilita vnitřních částí zabezpečovacího zařízení s venkovními prvky zabezpečovacího zařízení ve stanicích a se zabezpečovacím zařízením v mezistaničních úsecích.

4.8. Sdělovací zařízení

- 4.8.1. Rádiový systém GSM-R ve stavbou řešené oblasti je projektován v samostatné technologické stavbě. Vzhledem ke skutečnosti, že stavba „GSM-R Ústí nad Labem – Chomutov“ nejspíše bude předcházet stavbu „Rekonstrukce žst. Řetenice“ a kabel DOK SZDC bude již v té době položen, v takovém případě dojde k ochraně nebo případně k přeložkám DOK SZDC a DOK ČDT či jiného vlastníka, kterého se stavba dotkne.
- 4.8.2. Upozorňujeme na skutečnost, že od 9. 12. 2018 bude platit nový Předpis SZDC T1 Telefonní provoz.

4.9. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

- 4.9.1. Vzhledem k energetickým nárokům nově budovaných technologií si stavba vyžádá úpravy přípojek elektrické energie z distribuční sítě. Jejich řešení je ve smyslu energetického zákona smluvně zajištěno s příslušnými distributory (ČEZ). Zhotovitel zajistí koordinaci svých jednotlivých technologií a konkrétního navrženého zhotovitelského řešení před započítím realizace a ověří dostatečnost těchto přípojek s potřebami svého řešení.
- 4.9.2. Před vlastní realizací PS/ SO bude realizační dokumentace předložena Objednateli ke schválení.
- 4.9.3. Veškeré činnosti související s NN a VN bude v souladu projektovou dokumentací, normami, směrnicemi, pokyny a opatřeními, schválenými vzorovými listy a ostatními souvisejícími dokumenty.

4.10. Ostatní technologická zařízení

- 4.10.1. Pro potřeby bezbariérového přístupu jsou navrženy dva osobní elektrické lanové výtahy bez strojovny pro přepravu osob. V rámci projednání PDPS bude stanovena objednatel minimální kvalita nerezových plechů tak, aby venkovní a vnitřní provedení těchto nerezových plechů odolalo povětrnostním vlivům a korozi v minimální délce 10 let a byly dodány v požadované kvalitě v technické specifikaci minimálně ocel dle třídy AISI 301 - hlavní legury ca 18% Cr, 8% Ni. Konečnou úprava nerezových plechů bude upravena bezbarvým lakem.

4.11. Inženýrské objekty

4.11.1. Železniční svršek

- 4.11.1.1. Zhotovitel zabezpečí u železničního svršku broušení podle TKP čl. 8.3.8.,
- 4.11.1.2. materiál kolejového lože je v majetku objednatele, který preferuje jeho maximální opětovné využití; na základě zjištěných hodnot a v souladu s projektem stavby zhotovitel zabezpečí maximální využití těžených materiálů kolejového lože a výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti objednatele; obecně u všech materiálů a zvláště u recyklovatelných (šterkové lože, povrchy komunikací, 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,

- 4.11.1.3. recyklaci výzisku z kolejového lože je Zhotovitel povinen realizovat v souladu se svou nabídkou, projektovou dokumentací stavby a ostatními povinnostmi vyplývajícími ze Smlouvy. 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 šterkového lože je také nutno provádět z důvodu výskytu kameniva kontaminovaného vápencem selekci, zejména s ohledem na výsledky průzkumu pro projekt. Před odtěžením šterkového lože budou z daného úseku komisionálně odebrány vzorky pro stanovení míry kontaminace a upřesnění následného nakládání se šterkovým 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,
- 4.11.1.4. součástí předmětu Díla musí být provedení recyklace vyzískaného materiálu ze šterkového lože a ostatních vhodných materiálů včetně odvozu k recyklaci, odvoz užitého materiálu k druhotnému užití do násypů resp. odvoz na skládky, včetně uložení nebo likvidace, a to podle pokynů objednatele,
- 4.11.1.5. míra recyklovatelnosti materiálu stávajícího šterkového lože je v projektové dokumentaci stanovena na základě vzorkování v souladu s Metodickým návodem odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů Ministerstva životního prostředí ČR a pro nakládání s nimi (Věstník MŽP 2008/3). Odebrané vzorky se budou analyzovat jako potencionální odpad v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a jeho prováděcími předpisy a rovněž v souladu s technickými požadavky na kvalitu kameniva na základě geotechnického zhodnocení kameniva a možnosti jeho použití. Vícepráce, resp. vícenákłady (nákup nového šterkového lože nad objem proklamovaný v nabídce) v průběhu realizace Díla nebudou investorem uznány.
- 4.11.1.6. 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.
- 4.11.1.7. Zhotovitel je povinen v rámci zpracování Dokumentů zhotovitele pro železniční přejezdy postupovat dle „Zásad pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí“ (SZDC OTH, 3.4.2017, č.j. 15497/2017-SZDC-GR-O13).
- 4.11.1.8. Úrovňové křížení – Zhotovitel je povinen koordinovat práce na úrovňových kříženích s pracemi na žel. spodku, svršku a s ostatními profesemi.
- 4.11.1.9. Všechny výhybky budou od výrobce vybaveny náležitostmi dle Směrnice č. 77 Technické specifikace nových výhybek soustavy UIC 60 a S 49 2. generace. Je nutné důsledně trvat na tvarech výhybek a jejich transformacích, které jsou uvedeny v dokumentaci tak, aby na stavbu byly dodávány výhybky jednoznačně určené Projektovou dokumentací. Namáhané součásti výhybek, u nichž je to Projektovou dokumentací předepsáno, budou navržené s pojížděnými plochami zpevněnými tepelným zpracováním (JPP). Všechny nové a regenerované výhybky budou vybaveny válečkovými stoličkami. Směrové a výškové zaměření koleje do zajišťovacích značek vyhotovených před zahájením zřizování bezстыkové koleje.
- 4.11.1.10. Průmyslovou regeneraci železničních výhybkových konstrukcí může provádět pouze Zhotovitel dle OTP čj. 21240/07-OP, schválené 25. 7. 2007.
- 4.11.1.11. Výhybka č. 13 bude regenerovaná a bude použita ze stavby "Optimalizace trati Beroun - Králův Dvůr", konkrétně z ŽST Beroun stávající výh. č. 69.
- 4.11.1.12. **Nové vystrojené betonové pražce a kolejnice, které jsou součástí SO 02-11-01 a SO 03-11-01 dle technické specifikace položky v Soupisu prací jednotlivých položek, nejsou součástí dodávky na zhotovení stavby a nejsou součástí nákladů stavby** (nákup vystrojených betonových pražců a kolejnic provede centrálně Objednatel včetně dodávky na „Místo předání“).

Součástí činnosti Zhotovitele budou u položek v Soupisu prací, u nichž je dodavatelem vystrojených betonových pražců a kolejnic Objednatel, veškerá manipulace a přeprava

vystrojených betonových pražců a kolejnic z „Místa předání“ až do místa stavby určeného Projektovou dokumentací včetně jeho zabudování a včetně nákladů na tyto činnosti.

Součástí návrhu smlouvy o dílo bude „Místo předání“ (místo pro předání dodávaných pražců a kolejnic Objednatelům Zhotoviteli), které musí být v obvodu organizační jednotky Objednatel Oblastní ředitelství Ústí nad Labem a musí být v seznamu obsluhovaných železničních stanic ČD Cargo. V případě požadavku dodání materiálu do neobsluhované stanice dopravcem materiálu je jakákoliv manipulace s dodávkou materiálu nákladem Zhotovitele. Součástí Harmonogramu postupu prací bude také přehled termínů dodávek a požadovaného množství vystrojených betonových pražců a kolejnic.

Zhotovitel stavby je povinen určit Správci stavby minimálně 40 dní předem přesnou specifikaci a požadované množství vystrojených betonových pražců a kolejnic s ohledem na postup výstavby dle Harmonogramu pro dodávku a Místo předání. Požadované množství musí reflektovat optimální vyřízení uvažovaných dopravních prostředků.

Doba dodání pražců a kolejnic bude v pracovní dny v době od 8 do 14 hodin.

Součástí každé dodávky vystrojených betonových pražců a kolejnic budou doklady o kvalitě dodávky dle příslušných TPD. Při předávání dodávky vystrojených betonových pražců a kolejnic poskytne Objednatel veškerou dokumentaci Zhotoviteli ke kontrole. Fyzické předání betonových pražců a kolejnic včetně kontroly kompletnosti a kvality dodávky Zhotoviteli, bude provedeno v Místě předání. Zhotovitel složí dodávku pražců a kolejnic v Místě předání v nezbytně nutné době, nejpozději do konce dalšího kalendářního dne po požadovaném dni dodání a to s odpovídající mechanizací k množství dodávky. Zhotovitel s převzetím vystrojených pražců a kolejnic přebírá také vozy od dopravce, které musí vrátit (odhlásit) dopravci do 24 hodin od přistavení. V případě prodloužení doby složení dodávky jdou náklady na použití vozů nad 24 hodin na vrub Zhotovitele. Předání je ukončeno po složení dodávaného materiálu podpisem předávacího protokolu Zhotovitelem a Správce stavby.

4.11.1.13. **Stavební objekty SO 02-11-01 a SO 03-11-01** je pro účely zhotovení, z důvodu věcně časových rozdělení na dva podobjektu:

- SO 02-11-01 ŽST Řetenice, železniční svršek
- SO 02-11-01.2 ŽST Řetenice, železniční svršek - Následná směrová a výšková úprava koleje (3. podbití)
- SO 03-11-01 Řetenice - Oldřichov u D., železniční svršek
- SO 03-11-01.2 Řetenice - Oldřichov u D., železniční svršek - Následná směrová a výšková úprava koleje (3. podbití)

Objekty SO 02-11-01 ŽST Řetenice, železniční svršek a SO 03-11-01 Řetenice - Oldřichov u D., železniční svršek bude oceněn uchazečem v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby.

Podobjektu SO 02-11-01.2 ŽST Řetenice, železniční svršek - Následná směrová a výšková úprava koleje (3. podbití) a SO 03-11-01.2 Řetenice - Oldřichov u D., železniční svršek - Následná směrová a výšková úprava koleje (3. podbití) obsahují položku „542312 - NÁSLEDNÁ ÚPRAVA SMĚROVÉHO A VÝŠKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ KOLEJE - PRAŽCE BETONOVÉ“:

- geodetické měření koleje pro následnou směrovou a výškovou úpravu koleje do předepsané polohy
 - následnou směrovou a výškovou úpravu koleje do předepsané polohy
 - kontrolní geodetické měření koleje a posouzení odchylek od předepsané polohy vzhledem k příslušným technickým normám
 - Způsob měření – Měří se délka koleje ve smyslu ČSN 73 6360, tj. v ose koleje
- a položku „542322 - NÁSLEDNÁ ÚPRAVA SMĚROVÉHO A VÝŠKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ VÝHYBKOVÉ KONSTRUKCE - PRAŽCE BETONOVÉ“:
- geodetické měření koleje pro následnou směrovou a výškovou úpravu koleje do předepsané polohy
 - následnou směrovou a výškovou úpravu koleje do předepsané polohy

- kontrolní geodetické měření koleje a posouzení odchylek od předepsané polohy vzhledem k příslušným technickým normám
- Způsob měření - Měří se délka koleje ve smyslu ČSN 73 6360, tj. v ose koleje."

Ocenění výše uvedených prací bude obsahovat i nutné doplnění stěrkového lože.

Podobjekty SO 02-11-01.2 ŽST Řetenice, železniční svršek - Následná směrová a výšková úprava koleje (3. podbití) a SO 03-11-01.2 Řetenice - Oldřichov u D., železniční svršek - Následná směrová a výšková úprava koleje (3. podbití) budou jako nové stavební práce vyhrazeny v zadávací dokumentaci v souladu s § 100 odst. 3 zák. č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek a poté zadán dle § 66 ZZVZ v jednacím řízení bez uveřejnění, a nebude oceněn.

Předpokládaný termín zhotovení podobjektů SO 02-11-01.2 ŽST Řetenice, železniční svršek - Následná směrová a výšková úprava koleje (3. podbití) a SO 03-11-01.2 Řetenice - Oldřichov u D., železniční svršek - Následná směrová a výšková úprava koleje (3. podbití) bude až po předpokládaném termínu ukončení stavby a vlastní realizace se předpokládá v termínu do 12/2020 .

4.11.2. Železniční spodek

- 4.11.2.1. Upozorňujeme na úsek km cca 20,300 – 20,700, který je veden po ochranném uhelném pilíři. Obnažená zemní pláň musí být okamžitě po úpravě do požadovaného tvaru zakryta konstrukční vrstvou. Zhotovitel zajistí v případě nevhodných klimatických podmínek zakrytí zemní pláně v uvedeném km a také v ostatních objektech železničního spodku. Náklady na ochranu zemní pláně započítá do ceny stavebních objektů (viz technická specifikace položky).
- 4.11.2.2. Objednatel požaduje provedení betonových ploch u monolitických a prefabrikovaných konstrukcí staveb železničního spodku v kvalitě pohledového betonu dle TKP kap. 17, 18 a Technických pravidel ČBS 03 Pohledový beton.

4.11.3. Nástupiště

- 4.11.3.1. Nová nástupiště budou zřízena jako mimoúrovňová, s nástupištní hranou 550 mm nad TK.
- 4.11.3.2. Zhotovitel je povinen v rámci zpracování Dokumentace zhotovitele postupovat dle Pokynu SZDC OTH – Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace (4.5.2015, č.j. 16456/2015 – O13).

4.11.4. Železniční přejezdy

- 4.11.4.1. Zhotovitel je povinen koordinovat práce na úrovních kříženích s pracemi na žel. spodku, svršku a ostatními profesemi. Stávající konstrukce řešených přejezdů bude nahrazena novou konstrukcí schválenou objednatelům a to včetně přilehlých částí komunikace a vodorovného dopravního značení.

4.11.5. Mosty, propustky a zdi

- 4.11.5.1. Objednatel požaduje, aby Zhotovitel zajistil u železobetonových konstrukcí 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 a nové tabulky zatížitelnosti dle předpisu služební rukověti SR 5.
- 4.11.5.2. Dále požaduje, aby betonové konstrukce, vystavené působení mrazu, obsahovaly SVP XF1 až XF4, konstrukce mimo dosah mrazu XA1 až XA3; podrobné požadavky na výstavbu betonových a železobetonových konstrukcí ve smyslu TKP kap. 17, 18 zpracuje Zhotovitel v dokumentaci dodavatele pro mostní objekty dle Směrnice GR č. 11/2006, příloha 5. část 3 a předloží ke schválení Správci stavby (TDS); požadavky na kvalitu betonu jsou uvedeny v TKP.
- 4.11.5.3. Objednatel požaduje, aby bylo provedeno korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům (před a po ukončení prací) na spodní straně mostů a výztuže všech mostů, včetně protokolu o korozním měření dle předpisu SR 5/7 Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů a u betonových opěrných zdí a dalších částí Díla, kde mají

bludné proudy negativní vliv na vodivé konstrukce. Náklady ocenění zhotovitel ve všeobecném objektu.

- 4.11.5.4. Objednatel požaduje provedení betonových ploch u monolitických a prefabrikovaných konstrukcí mostních objektů v kvalitě pohledového betonu dle TKP kap. 17, 18 a Technických pravidel ČBS 03 Pohledový beton.
- 4.11.5.5. Objednatel požaduje, aby Zhotovitel po uzavření Smlouvy na zhotovení stavby, resp. před zahájením prací na OK prokázal základní požadavky na způsobilost výrobce 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 (pro ocelové konstrukce EXC2), který vydává Evropskou komisí jmenovaný Oznámený subjekt.
 - Dodavatel prokazuje oprávnění k montáži ocelových konstrukcí, 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.
- 4.11.5.6. U mostních objektů budou v souladu s ČSN 73 6201 umístěny tzv. pozorované body a vyznačen letopočet provedení stavby.
- 4.11.5.7. Zhotovitel zajistí a uhradí v souladu s ČSN 73 6209 zkušební břemena k provedení zatěžovací zkoušky.
- 4.11.5.8. Žádost o provedení hlavní prohlídky umělých staveb zašle Zhotovitel písemně minimálně 15 dnů před konáním hlavní prohlídky ve smyslu předpisu SŽDC S5 (správa mostů) na OR Ústí nad Labem.

4.11.6. Ostatní inženýrské objekty

- 4.11.6.1. Před zahájením přeložek sítí provede Zhotovitel vytýčení všech stávajících podzemních sítí.
- 4.11.6.2. Stavbou jsou vyvolány přeložky inženýrských sítí ve vlastnictví nezávislých správců, v tomto případě společnosti ČEZ a Telco Pro Services (ČEZ ICT). Nutnost provedení přeložek bylo vyvoláno v rámci projednání dokumentace. Technické řešení přeložek vedení a jejich realizaci bude Zhotovitel průběžně koordinovat. Je nutná časová koordinace přepínání do nové TS.
- 4.11.6.3. Povinnosti Stavebníka vyplývající ze Smlouvy o realizaci překládky komunikačního vedení veřejné komunikační sítě elektronických komunikací spol. Telco Pro Services, a. s. si nacení Zhotovitel do Ceny díla. Vzrová smlouva je součástí dokladové části dokumentace.
- 4.11.6.4. Zhotovitel zabezpečí odpojení veškerých přípojek inženýrských sítí k pozemním stavbám, které jsou projektem určeny k demolici a zajistí jejich zaslepení či jiné vyvolané technické úpravy dle požadavků majetkových správců a to včetně jejich odstranění.

4.11.7. Pozemní komunikace

- 4.11.7.1. Ve stanici budou nově řešeny přístupy na nástupiště a jejich napojení na stávající komunikace.

4.11.8. Kabelovody, kolektory

- 4.11.8.1. Železniční trať kříží stávající kolektor v majetku firmy AGC, a.s. Při realizaci stavby je nutné dbát opatrnosti při volbě technologie. Je zakázáno v oblasti kolektoru použití dynamického stabilizátoru. Je zakázáno použití např. použití vibračních válců v blízkosti kolektoru, dále i vrtání samotné je nebezpečné. Před odkrytím kolektoru je nutné realizovat sondu v oblasti kolektoru. U tohoto bude nutná účast zástupce AGC, a.s., zástupce zhotovitele, zástupce HIS a zástupce projektanta, zástupce geotechnika, kteří budou dohlížet i na další stavební práce v blízkosti kolektoru. Jestliže bude po odkrytí kolektoru zjištěno, že skutečný zjištěný stav neodpovídá předpokládanému stavu (např. výška horních hran kolektoru, šířka kolektoru, stav jeho konstrukce, systém konstrukce kolektoru rámová nebo U profilová s překlenující betonovou deskou), je nutné změnu projektovaného řešení neprodleně konzultovat v rámci

Autorského dozoru s projektantem, který navrhne projektové úpravy a opatření s nimi související na základě nově zjištěných skutečností.

4.12. Pozemní stavební objekty

- 4.12.1. Stavby (stavební úpravy VB – zastřešení 1. nástupiště, výstavba nového objektu pro technologii, demolice stávajících objektů, stavební úpravy stávající lávky apod.) budou provedeny ve vzájemné koordinaci s navazujícími a souvisejícími PS a SO a stávající infrastrukturou, kterou zabezpečí Zhotovitel. Podrobné technické řešení projedná a zajistí Zhotovitel v rámci vypracování Dokumentů zhotovitele.
- 4.12.2. Pokud v průběhu stavby dojde ke změně majetkoprávních vztahů ve vztahu k pozemkům či k budovám, Zhotovitel bude tyto změny akceptovat, zajistí jejich projednání a návaznou koordinaci prací.

4.13. Trakční a energická zařízení

- 4.13.1. Úpravy trakčního vedení jsou navrženy podle zadávacích podkladů a tak, aby TV splňovalo parametry podle vzorové sestavy „J“ a schválených doplňků (proudová soustava stejnosměrná 3kV). Návrh TV (např. izolační stav TV) zohledňuje schválené závěry studie koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu 25kV a naplnění požadavků TSI.
- 4.13.2. Za účelem přijímacího řízení stavebních objektů trakčního vedení, provede zhotovitel v rámci technicko-bezpečnostní zkoušky před ukončením stavby rychlou pantografickou zkoušku (viz níže Interoperabilita).
Při posuzování subsystému energie ve fázi realizace se standardně postupuje tak, že jsou Zhotovitelem doručeny potřebné doklady (revizní zprávy, protokol UTZ, PZ a mimo jiné i (jak TSI Energie vyžaduje), také protokol o měření TV (do 120 km/h pouze statické měření, včetně nad 120 km/h i dynamické měření) a prohlášení o regulaci (téměř vždy se provádí následná doregulace TV, prohlášení Zhotovitele, že regulaci (s odkazem na příslušný protokol) udělal a kdy).

4.14. Vyzískaný materiál

- 4.14.1. Vyzískané výhybky a kolejové páry určené k regeneraci či jinému užití, Zhotovitel po předešlém projednání s příslušným Oblastním ředitelstvím převezme, uloží a protokolárně („Směrnice SZDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem ze železniční dopravní cesty“) předá majetkovému správci (správa tratí). Požadovaný materiál k druhotnému využití bude zástupci příslušného OŘ upřesněn při předání staveniště nebo na kontrolních dnech stavby. Náklady Zhotovitel zahrne do své nabídky. Před zahájením prací na žel. svršku se musí provést kontrola kategorizace vyzískaného materiálu.
- 4.14.2. Provedení regenerace užitého materiálu, který bude v rámci stavby znovu použit či do ní dodán, v rozsahu daném projektovou dokumentací a příslušnými drážními předpisy Zhotovitel ocení ve své nabídce včetně veškerých nákladů na přepravu a manipulaci při přesunu na určené skládce, montážní a demontážní základny. Konkrétní rozsah regenerace a její cena bude stanovena odbornou komisí Objednatele až po vyzískání (či dodání do stavby) jednotlivých materiálů a určení provedení příslušných položek regenerace a konečná cena bude upravena při realizaci.
- 4.14.3. Likvidace materiálu a zařízení Objednatele, které brání realizaci Díla a které nelze dále využít, u demolic je provedení včetně odstranění kompletních základových konstrukcí, odpojení veškerých sítí, úpravy terénu se zhuťněním a odvozu sutí z obvodu stanice na recyklaci a k následnému použití do stavby či k druhotnému využití. Náklady Zhotovitel zahrne do své nabídky.

4.15. Životní prostředí a nakládání s odpady

- 4.15.1. Kromě obecně závazných podmínek, nejsou kladeny žádné další podmínky na posuzování vlivu na životní prostředí. Na stavbu bylo vydáno Ministerstvem životního prostředí vyjádření ústředního správního úřadu z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) že záměr „Rekonstrukce ŽST Řetenice“ nepodléhá zjišťovacímu řízení podle zákona. Stanovisko bylo vydáno dne 22. dubna 2016 č.j. 1206/ZPZ/2016.
- 4.15.2. Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru z hlediska možného ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, uvádí, že trať neprochází žádnými lokalitami NATURA 2000, nedojde k zásahu do evropsky významné lokality ani do žádných ptačích oblastí.
- 4.15.3. V období výstavby bude dodavatel stavby nakládat se závadnými látkami ve větším rozsahu v rámci stavebních činností. Současně bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody. Dodavatel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. povinen učinit

odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. Z tohoto důvodu je vypracován pro období výstavby plán opatření pro případ havárie (F.2), který obsahuje náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění.

4.16. Publicita

- 4.16.1. Součástí díla je zajištění publicity stavby spolufinancované Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava (OPD) dle platných Pravidel pro žadatele a příjemce MD (<http://web.opd.cz/publicita/dokumenty-publicita/>) a dle příslušné prováděcí směrnice SZDC. Základními povinnými prvky jsou: velkoplošný dočasný billboard a stálá pamětní deska.
- 4.16.2. Zhotovitel se Správcem stavby provede vytipování vhodného místa pro umístění billboardu a pamětní desky. Zhotovitel dále provede zpracování návrhu, zapracování připomínek, výběr materiálu a výrobu, barevnou úpravu orámování, zajistí údržbu, stavební práce v souvislosti s instalací, bezpečnost práce a bezpečnost stavby, instalaci a produkční práce.
- 4.16.3. Součástí díla je po realizaci stavby rovněž deinstalování billboardu a jeho nahrazení pamětní deskou (u projektu nesmí být umístěn billboard a pamětní deska současně). Všechny prvky publicity budou před výrobou/instalací odsouhlaseny Objednatелеm.
- 4.16.4. Při instalaci, přelepu a odstranění dočasného billboardu, instalaci pamětní desky bude Zhotovitelem pořízena fotodokumentace (základní situační foto), které slouží pro potřeby předávacího protokolu.
- 4.16.5. Dále Zhotovitel zajistí výrobu a instalaci informačních plachet (bannerů) ve velikosti 1 × 2 m s kovovými oky po 50 cm, v počtu 2 ks, včetně grafického zpracování dle podkladů Objednavatele. Informační plachty budou instalovány po dobu trvání realizace stavby.

5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY

- 5.1.1. Doporučený časový harmonogram prací v průběhu stavby je vázán na projednané výluky a během celé doby výstavby je možno plynule realizovat všechny další práce tak, aby byla dodržena lhůta výstavby 12 měsíců. Zadavatel požaduje, aby ukončení výlukových prací nebylo plánováno na dny pracovního volna a pracovního klidu, případně v pracovní dny po 16.00 hod.
- 5.1.2. Harmonogram realizace bude oproti odevzdanému v dokumentaci posunutý o jeden rok, tj. do let na období 12/2018 – 11/2019. Stavební postupy byly navrženy na dobu provádění stavby od prosince 2018 do listopadu 2019, tedy bez zimní přestávky, délka stavby činí 355 dnů. Limitujícími faktory pro délku stavby jsou kromě běžných potřeb provádění stavby (např. dodržení osových vzdáleností kolejí, požadavků na délku výroby staničního ZZ, technologických požadavků jednotlivých stavebních profesí ad.) požadavky dominantního vlečkaře na:
 - trvalé zachování napojení vlečkového obvodu Závod vždy alespoň z jedné strany (tedy buď z kolejí 3a/5a, nebo z koleje 9)
 - maximální délku výluky napojení vlečkového obvodu Energocentrum 5 dnů. Nejpozději při zahájení stavby je nezbytné seznámit rozhodujícího vlečkaře v žst. Řetenice s postupem stavby, zejména s dobou provádění etapy 1b (= pětidenní výluka vlečky Řetenice, obvod Energocentrum).
- 5.1.3. V harmonogramu postupu prací je nutno dle ZOV v Projektové dokumentaci respektovat zejména následující požadavky a termíny:
 - termín zahájení a ukončení stavby
 - možné termíny **uvádění části díla** do zkušebního provozu/předčasného užívání
 - výlukovou činnost s maximálním využitím výlukových časů
 - uzavírky pozemních komunikací
 - přechodové stavy, provozní zkoušky (kontrolní a zkušební plán)
 - koordinace se souběžně probíhajícími stavbami
- 5.1.4. Zhotovitel se zavazuje v souladu s Projektovou dokumentací, 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.
- 5.1.5. Realizace výluk předpokládá dle POV krátkodobé výluky v rozsahu 50 denních (50 x 8 hod) a 10 nočních výluk (10 x 4 hod) a 200 dní nepřetržitých výluk v období březen – listopad 2019.

- 5.1.6. Náklady za nájem dalších nemovitostí a jejích částí nebo práv k nim, včetně jejich uvedení do původního stavu, jsou součástí Smluvní ceny. Z projednání s dotčenými orgány státní správy, subjekty hospodařícími s majetkem státu, samosprávnými celky a vlastníky dotčených nemovitých věcí vyplynuly podmínky pro realizaci stavby. Úplná znění vyjádření a uzavřených smluv jsou součástí dokladové části H projektu stavby. Jsou uzavřeny smlouvy o smlouvách budoucích nájemních za podmínek standardních (výše nájmu dle Výměru Ministerstva financí), z toho následující smlouvy obsahují ujednání na odlišné plnění:
- SÚS Ústeckého kraje – uzavřeny smlouvy o úpravě práv a povinností souvisejících se vstupem do tělesa silnice, po dokončení prací na pozemku nutno při předání pozemku předat zaměření skutečného provedení a dle toho vyúčtují úhradu za zásah do komunikace
 - ČD – před zahájením stavby nutno uzavřít nájemní smlouvu (75,- Kč/m²/rok)
 - ÚZSVM – před zahájením stavby nutno uzavřít nájemní smlouvu, pokud do té doby pozemek nebude převeden na město Teplice
 - Povodí Ohře – uzavřena nájemní smlouva přímo se SZDC, nájem bude ode dne předání pozemků. Pokud nezačne nájem v roce 2018, nutné s předstihem požádat o dodatek ke smlouvě – prodloužení platnosti nájemní smlouvy,
 - P. Vincenc – stávající oplocení nesmí být dotčeno stavbou. V opačném případě Zhotovitel stavby instaluje mobilní plot a po dokončení stavby nové oplocení.

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, [www: http://typdok.tudc.cz](http://typdok.tudc.cz), <http://www.tudc.cz/> nebo

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

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1. Železniční přejezdy - zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí“ (SZDC O13, 3.4.2017, č.j. 15497/2017-SZDC-GŘ-O13)
- 7.1.2. Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace - pokyn (SZDC O13, 4.5.2015, č.j. 16456/2015 – O13)

Váš dopis zn.:

Zde dne:

Naše zn.: 15497/2017-SZDC-GR-O13

Vyřizuje: Ing. Hana Boubelová

Telefon: 972 244 498

Mobil:

E-mail: boubelova@szdc.cz

Datum: 3.4.2017

Stavební správa východ

Stavební správa západ

Všechna OŘ

SZDC O6, O7, O15

Železniční přejezdy – zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí

Vzhledem k provozním zkušenostem s přejezdovými konstrukcemi, z důvodu zajištění odpovídající funkce konstrukce koleje v železničním přejezdu a z důvodu vytvoření nutného prostoru pro práci traťové mechanizace v prostoru železničních přejezdů, stanovuji dále uvedené zásady pro návrh a použití přejezdových konstrukcí.

1. **Železniční přejezdy v kolejích 1. – 3. řádu (výsledné přepočtené provozní zatížení nad 14,6 mil. hrť/rok), musí být rozebíratelné v ploše, umožňující opakovanou rychlou montáž a demontáž pro údržbu geometrické polohy koleje a musí umožnit průchod strojní mechanizace bez zásahu do přilehlých částí pozemní komunikace.**

Pro práci traťové mechanizace v prostoru železničních přejezdů v takto zatížených kolejích je nutné zachovat volný prostor kolejového lože do vzdálenosti minimálně 2200 mm od osy koleje do hloubky 550 mm pod horní plochou pražce pod nepřevýšeným kolejnicovým pásem. Prostor mezi hlavou pražce a závěrnou zídou musí být vyplněn standardním kamenivem kolejového lože a upraven v souladu s předpisem SZDC S3 „Železniční svršek“, Díl X (stejně jako prostor uložení kolejového roštu).

Požadavek na rozebíratelnost přejezdové konstrukce nesplňuje použití pouze vnitřních panelů a z vnější strany doasfaltování vozovky až ke kolejnici. Je vždy nutné použít celou přejezdovou konstrukci (vnitřní a vnější panely a také závěrnou zídou).

2. **Pro železniční přejezdy v kolejích 4. – 6. řádu je přednostně požadováno stejné řešení jako u kolejí 1. – 3. řádu. Pokud to není z technických nebo ekonomických důvodů možné, je v tomto případě nutné zajistit dostatečný prostor pro pružné chování koleje v konstrukci přejezdu. To znamená, že vždy musí být dodržena minimální vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců 200 mm. Prostor mezi hlavou pražce a závěrnou zídou musí být vyplněn standardním kamenivem kolejového lože a upraven v souladu s předpisem SZDC S3 „Železniční svršek“, Díl X (stejně jako prostor uložení kolejového roštu).**
3. **U přejezdových konstrukcí, které mají závěrné zídky, požadujeme, aby uložení vnějšího panelu, bylo zásadně na závěrné zídce. Nelze použít systém, kdy je vnější panel podepřen vodorovně pouze hlavami pražců a závěrná zídka pouze dotlačuje vnější přejezdový panel ke kolejnici.**
4. **U celopryžových konstrukcí nelze použít betonový pražec B 03 (pražec s pružným bezpodkladnicovým upevněním délky 2,40 m). Důvodem je skutečnost, že celopryžové konstrukce mají systém uložení panelů na pražci. Pražec B 03 je celkově subtilnější a kratší a nezajišťuje tak dostatečnou podporu vnějších panelů.**

V případě, že je v úseku s těmito pražci zřizován (rekonstruován) železniční přejezd, doporučujeme zvolit jiný typ přejezdové konstrukce, případně pražce B 03 nahradit pražci B 91S (a to jak v místě

železničního přejezdu, tak v úseku cca 20 – 50 m před a za přejezdem (podle traťové rychlosti), aby změna tuhosti kolejového roštu nenastávala v místě instalace přejezdové konstrukce).

5. **Vnější panely ukládané na hlavách pražců nebo na šterkovém loži, mohou být nestandardně upraveny (tzn. vyrobeny v například lichoběžníkovém průřezu). Takto upravené panely lze používat pouze k řešení situace v mezikolejovém prostoru u vícekolejných přejezdů.** V tomto případě, je použití nestandardně upravených panelů přípustné, z důvodu optimalizace lomu nivelety komunikace v prostoru přejezdu mezi kolejemi. Jiné použití těchto panelů není důvodné a je nežádoucí s ohledem zejména na problematické objednávání náhradních atypických panelů při jejich výměně z důvodu opotřebení nebo poškození. Použití standardních panelů znamená zvětšení rozsahu úprav navazující pozemní komunikace.

Případy, kdy nebude možné navržení rekonstrukce přejezdu bez nestandardně upravených panelů (snížených nebo zvýšených), schvaluje Ř O13.

6. **Dle ČSN 73 6380, č. 5.2.3, „Nelze zřizovat přejezdy s úhlem křížení menším než 75°. Stávající přejezdy je vhodné při rekonstrukci upravit tak, aby úhel křížení byl nejméně 75°“.**

Vzhledem k tomu, že stávajících železničních přejezdů s nevyhovujícím úhlem křížení je na tratích SŽDC velké množství, je nutné u všech staveb **vždy ověřit možnost napřímění úhlu křížení**. V případech, kdy jakékoliv zvětšení úhlu křížení vyžaduje např. trvalý zábor cizích pozemků a došlo by tak k celkové změně koncepce stavby, je nutné počítat s nižší životností použité přejezdové konstrukce.

7. Pro zajištění volné soutěže je nutné přejezdové konstrukce v projektových dokumentacích popisovat pouze obecně, definováním následujících parametrů:
- materiál přejezdové konstrukce (pryž, plastbeton, beton ...);
 - předpokládané zatížení silniční dopravou;
 - použití závěrné zídky a její minimální vzdálenost od osy koleje;
 - způsob uložení přejezdové konstrukce na kolejový rošt (pokud to specifikace návrhu vyžaduje).

Další parametry (např. délka panelů) je v projektových dokumentacích možno uvádět pouze jako příklad.

Výše uvedené zásady je nutné důsledně dodržovat u všech staveb ve fázi přípravy, kromě těch, které jsou ve vyšší fázi rozpracovanosti, kdy by zapracování těchto zásad znamenalo neúměrný zásah do koncepce či ceny stavby. Od projektantů je nutné vždy vyžadovat popsané řešení respektující uvedené zásady nejpozději ve stupni dokumentace sloužící pro výběr zhotovitele stavby.

Odbor traťového hospodářství obsah tohoto dokumentu postupně zapracuje do příslušných DAP SŽDC a vyvolá s dodavateli jednotlivých přejezdových konstrukcí jednání tak, aby ustanovení TPD na přejezdové konstrukce byla uvedena do souladu s výše uvedenými zásadami. Do doby podpisu příslušné změny TPD je nutno vybírat z variant přejezdových konstrukcí uvedených v TPD pouze ty, které výše uvedeným zásadám odpovídají.

Jednotlivá OŘ a SS žádáme, aby s obsahem tohoto dokumentu seznámily své smluvní partnery, kterých se může týkat.



Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

15.5.17 12/5 Val.

PAI - 15.5.17

Váš dopis zn.:

Zde dne:

Naše zn.: 16456/2015 – O13

Vyřizuje: Ing. Hana Boubertlová

Ing. Vanda Šimánková

Telefon: 972 244 498

972 244 561

Mobil:

E-mail: boubertlova@szdc.cz

simankova@szdc.cz

Datum: 4.5.2015

Dle rozdělovníku



071, 072 9

Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace - pokyn

Na základě jednání, které proběhlo 25.3.2015 na SZDC za účasti zástupců O13, O6 a SONS (Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR), byly upřesněny a dohodnuty závazné požadavky na řešení povrchu pochozích ploch v okolí tzv. bezpečnostních a orientačních pásů na nástupištích. Dohodnuté závazné požadavky jsou shrnuty v tomto pokynu – ten se týká zejména případů, kdy je použita nástupištní konstrukce typu L, a to bez konzolové desky (Ž 8.42-N), tj. kdy je pochozí plocha nástupiště zpevněna vhodnou konstrukcí – např. zámkovou dlažbou nebo betonovými dlaždicemi.

V současné době platí vzorové listy Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištích. Řešení tzv. bezpečnostních pásů je zde popsáno zejména z pohledu umístění těchto prvků v ploše nástupiště a z pohledu stanovení jejich parametrů (např. šířka, hloubka drážky apod.).

Do doby, než bude provedena novelizace vzorových listů Ž 8.7 ve smyslu pravidel dohodnutých se SONS, platí závazné požadavky pro klad zámkové dlažby nebo betonových dlaždic v bezprostřední blízkosti tzv. bezpečnostních pásů takto:

1. Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb., musí okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 250 mm (optimálně 400 mm) – názorné schéma v příloze č. 1.
2. Při volbě typu dlažby a při kladení dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu či v okolí signálního pásu je zde nutno dodržovat tyto zásady:
 - rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn pouze dlažebními prvky bez sražené hrany (prvky se sraženou hranou jsou zde nepřipustné!);
 - šířka spáry mezi dlažebními prvky může být max. 4 mm;
 - počet spár mezi dlažebními prvky na běžný metr délky (jak ve směru kolmo na hranu nástupiště, tak ve směru rovnoběžném s hranou nástupiště) může být maximálně 5 ks – tj. minimální vzdálenost spár může být 200 mm.
 - klad dlažebních prvků musí být proveden na spáru – tj. takzvaně na stříh (ne na vazbu!). (Poznámka: znamená to, že spára mezi prvky nemění směr a probíhá v přímce.)
 - jednotlivé prvky musí být pravoúhlé.

Poznámka: výše uvedené požadavky splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 200 x 200 mm bez sražené hrany.

3. Povrch dlažby musí splňovat základní požadavky na protiskluznost dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Povrch musí být rovinný, bez výstupků a drážek.

Výše uvedené zásady se týkají řešení bezprostředního okolí tzv. bezpečnostních pásů na nástupištích, přičemž minimální šířka tohoto bezprostředního okolí je 250 mm (optimálně 400 mm). Ostatní plocha

nástupiště však může být dodlážděná libovolnou zámkovou dlažbou, dlaždicemi nebo deskami - bez stanovení způsobu pokládky (tj. třeba i na vazbu).

V příloze dále přikládáme pro lepší názornost schémata s příklady kladu dlažby na nástupišti podél vodící linie s funkcí varovného pásu (příloha č. 2 – klad dlažby bez přerušení vodící linie, příloha č. 3 – klad dlažby s přerušením vodící linie), dále pak řešení kladu dlažby na konci nástupiště (příloha č. 4).

Rovněž je nutné dodržovat tyto zásady:

- varovný pás a signální pás na nástupišti budou vždy v odstínu shodném s ostatní pochozí plochou nástupiště;
(Poznámka: v rámci staveb často dochází při pokládce dlažby na nástupišti k volbě probarveného signálního a varovného pásu, nebo k pokládce dlažby „na vazbu“ v bezprostřední blízkosti vodící linie s funkcí varovného pásu - patrně ve snaze zlepšit parametry stavby. V tomto případě je nutné si uvědomit, že jakákoliv změna od daných pravidel naopak komplikuje čitelnost bezpečnostních prvků určených pro nevidomé a slabozraké.)
- barevné odlišení je předepsané pouze pro vodící linie s funkcí varovného pásu (barva žlutá v šířce 150 mm);
- materiál pro hmatové prvky musí projít schvalovacím procesem daným nařízením vlády č. 163/2002 Sb., nesmí být použit u pochozích ploch staveb dráhy k jinému účelu a je určen pouze pro provádění vodících linií s funkcí varovného pásu a umělých vodících linií pro nevidomé definovaných vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Uvedené zásady je nutné důsledně dodržovat u všech staveb ve fázi přípravy. Od projektantů je nutné v souladu s výše uvedenými zásadami vyžadovat specifikaci povrchu pochozích ploch na nástupišti, a to nejpozději ve stupni dokumentace sloužící pro výběr zhotovitele stavby.



Ing. Bohuslav Navrátil

náměstek GŘ pro provozuschopnost dráhy

Přílohy:

Příloha č. 1: schéma s vyznačením bezprostředního okolí vodící linie s funkcí varovného pásu a okolí signálního pásu

Příloha č. 2: příklad řešení kladu dlažby na nástupišti bez přerušení vodící linie

Příloha č. 3: příklad řešení kladu dlažby na nástupišti s přerušením vodící linie

Příloha č. 4: příklad kladu dlažby na konci nástupiště

Rozdělovník:

Stavební správa východ

Stavební správa západ

GŘ SŽDC O13

GŘ SŽDC O6

GŘ SŽDC O7

OŘ Brno

OŘ Hradec Králové

OŘ Olomouc

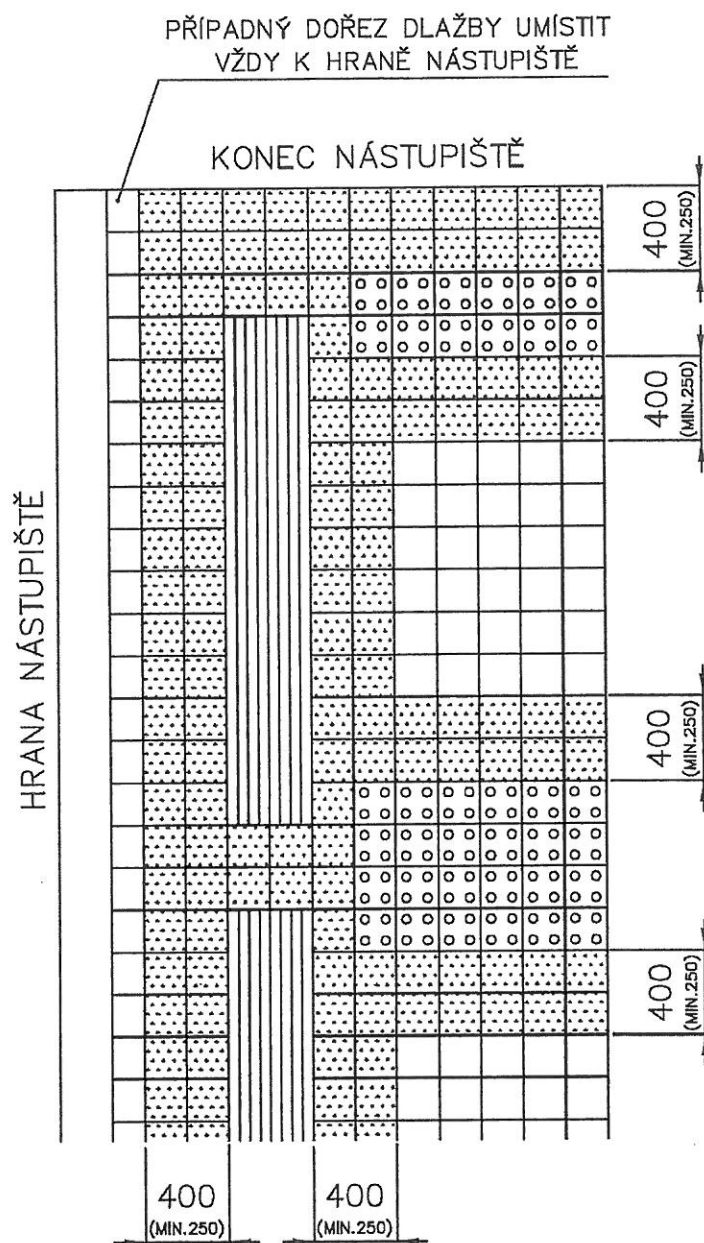
OŘ Ostrava

OŘ Plzeň

OŘ Praha

OŘ Ústí nad Labem

HMATOVÉ PRVKY NA NÁSTUPIŠTI



LEGENDA:



VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO PÁSU, ŠÍŘKA 400 mm



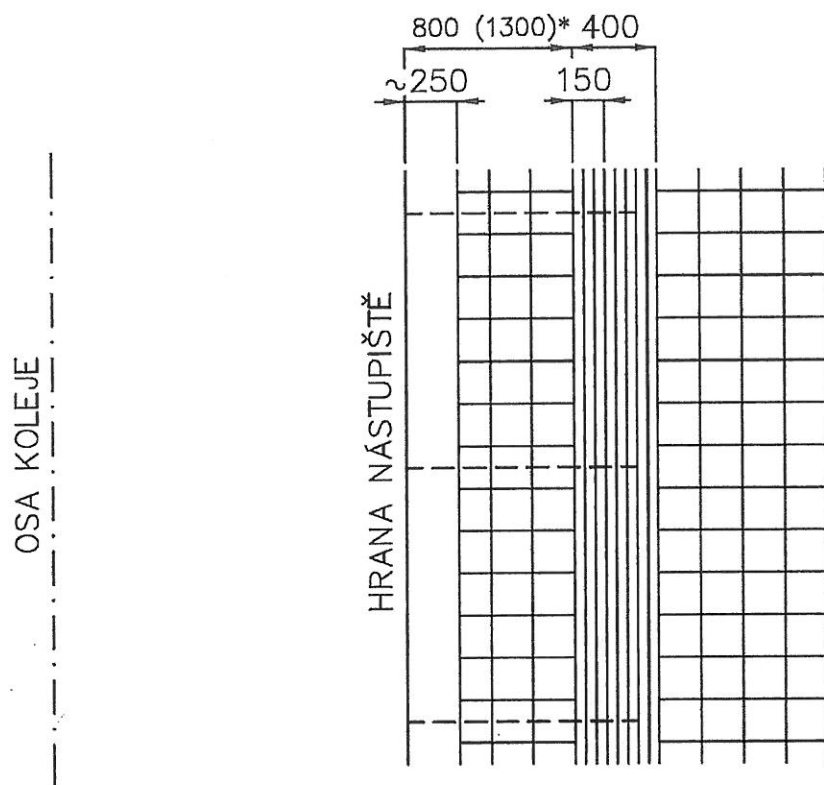
VAROVNÝ ČI SIGNÁLNÍ PÁS (DLAŽBA S VÝSTUPKY, SHODNÝ ODSŤÍN S POCHOZÍ PLOCHOU NÁSTUPIŠTĚ)

OPTICKÉ ZNAČENÍ VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO PÁSU, ŠÍŘKA 150 mm



OKOLÍ SIGNÁLNÍHO ČI VAROVNÉHO PÁSU, OKOLÍ VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO PÁSU, ŠÍŘKA MIN.250 mm – OPTIMÁLNĚ 400 mm, DLAŽBA MIN. 200 x 200 mm BEZ ZKOSENÝCH HRAN

KLAD ZÁMKOVÉ DLAŽBY BEZ PŘERUŠENÍ VODÍCÍ LINIE



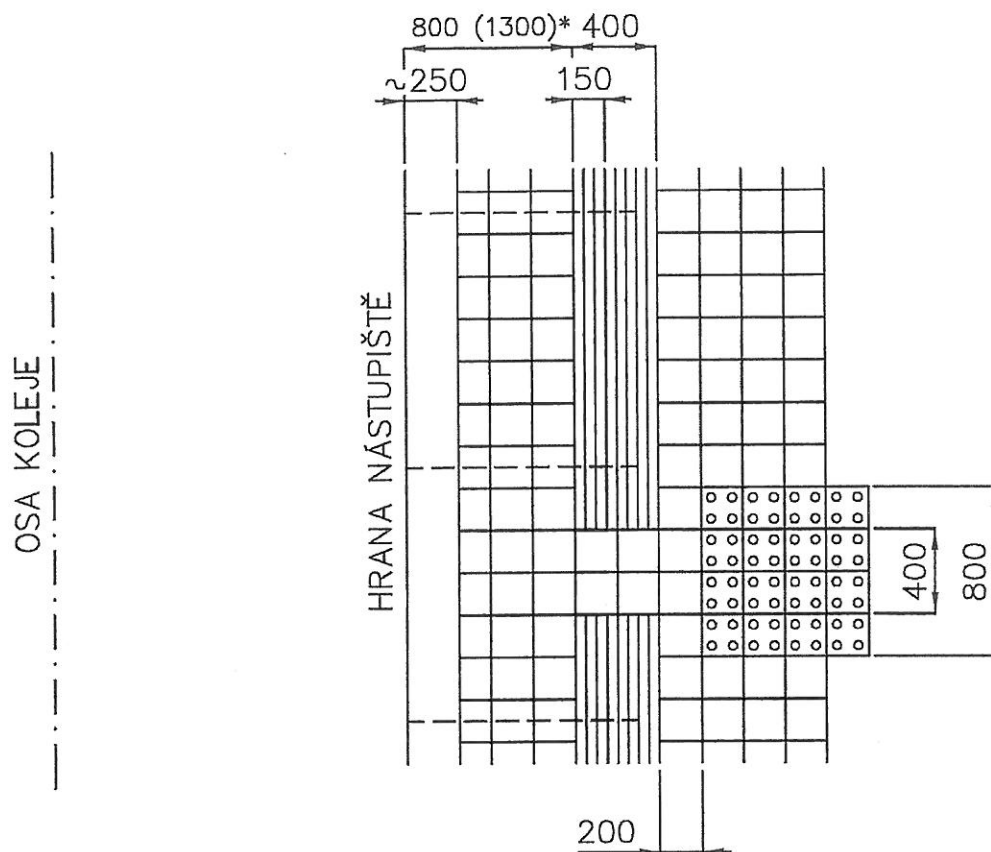
LEGENDA:

-  ZÁMKOVÁ DLAŽBA MIN. 200 x 200 x 80
(BEZ ZKOSENÝCH HRAN)
-  VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO
PÁSU, ŠÍŘKA 400 mm

OPTICKÉ ZNAČENÍ VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ
VAROVNÉHO PÁSU, ŠÍŘKA 150 mm

* DLE TRAŽOVÉ RYCHLOSTI

KLAD ZÁMKOVÉ DLAŽBY S PŘERUŠENÍM VODÍCÍ LINIE



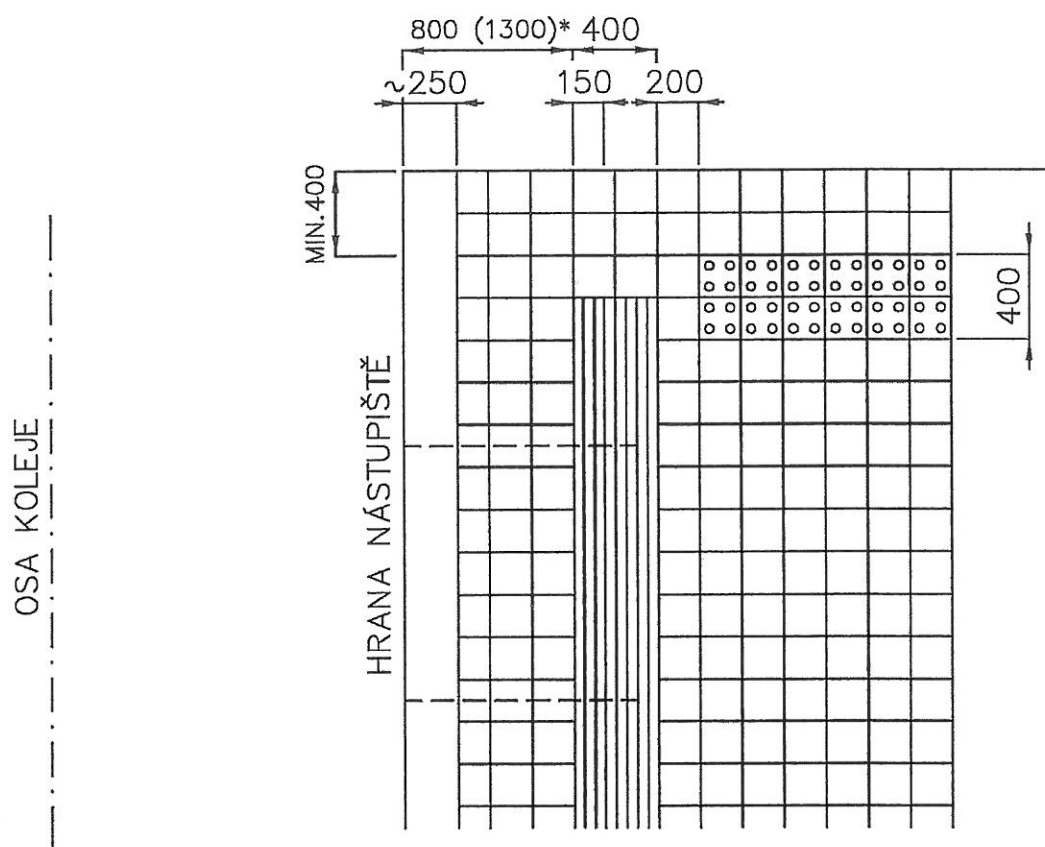
LEGENDA:

- ZÁMKOVÁ DLAŽBA MIN. 200 x 200 x 80
(BEZ ZKOSENÝCH HRAN)
- VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO
PÁSU, ŠÍŘKA 400 mm
- SIGNÁLNÍ PÁS (DLAŽBA S VÝSTUPKY, SHODNÝ
ODSTÍN S POCHOZÍ PLOCHOU NÁSTUPIŠTĚ)

OPTICKÉ ZNAČENÍ VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ
VAROVNÉHO PÁSU, ŠÍŘKA 150 mm

* DLE TRAŤOVÉ RYCHLOSTI

KLAD ZÁMKOVÉ DLAŽBY NA KONCI NÁSTUPIŠTĚ



LEGENDA:



ZÁMKOVÁ DLAŽBA MIN. 200 x 200 x 80
(BEZ ZKOSENÝCH HRAN)



VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ VAROVNÉHO
PÁSU, ŠÍŘKA 400 mm



VAROVNÝ PÁS (DLAŽBA S VÝSTUPKY, SHODNÝ ODSTÍN
S POCHOZÍ PLOCHOU NÁSTUPIŠTĚ), ŠÍŘKA 400 mm

OPTICKÉ ZNAČENÍ VODÍCÍ LINIE S FUNKCÍ
VAROVNÉHO PÁSU, ŠÍŘKA 150 mm

* DLE TRAŽOVÉ RYCHLOSTI