

Příloha č. 2 c)

Zvláštní technické podmínky

Zhotovení stavby

**„Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P486 v km
15,221 na trati Protivín – Zdice“**

Datum vydání: 19.12.2024

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	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI.....	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ PROVEDENÍ DÍLA.....	4
4.1 Všeobecně.....	4
4.2 Zeměměřická činnost zhotovitele	5
4.3 Doklady předkládané zhotovitelem	6
4.4 Dokumentace zhotovitele pro stavbu	6
4.5 Dokumentace skutečného provedení stavby	7
4.6 Zabezpečovací zařízení	7
4.7 Sdělovací zařízení PS 11-02-51	8
4.8 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	8
4.9 Železniční svršek	9
4.10 Železniční přejezdy	10
4.11 Pozemní komunikace.....	11
4.12 Ostatní inženýrské objekty.....	12
4.13 Kabelovody, kolektory	12
4.14 Vyzískaný materiál	12
4.15 Životní prostředí	12
5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY.....	14
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	16
7. PŘÍLOHY.....	17

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve VTP. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

AZI.....	Autorizovaný zeměměřický inženýr (dříve ÚOZI)
DIO	Dopravně-inženýrské opatření
DŘT.....	Dálková řídicí technika
ESD.....	Elektronický stavební deník
JŘ	Jízdní řád
MD	Ministerstvo dopravy
NSZ.....	Nový stavební zákon – zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění účinném od 1. 1. 2024
TP	Technické podmínky
TTP	Tabulka traťových poměrů
TÚ	Traťový úsek
UTZ.....	Určené technické zařízení

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Účel a rozsah předmětu Díla

1.1.1 Předmětem díla je zhotovení stavby „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P486 v km 15,221 na trati Protivín – Zdice“, jejímž cílem je změna způsobu zabezpečení přejezdu P486 v km 15,221 u stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného doplněním závor na předmětném přejezdu, včetně úpravy SW na pracovišti JOP Březnice a úpravy přílehlé místní komunikace.

Současně se zabezpečením přejezdu dojde k jeho posunutí za účelem snížení úhlu křížení železnice a silnice, v souladu s rozvojovými záměry Města Písek.

Principem navržené investiční akce je zvýšení kvality a bezpečnosti v oblasti železniční dopravy a dosažení vyšší bezpečnosti a spolehlivosti provozu. Stavba je navržena v takových parametrech, které umožní zajistit uplatnění výhledového zvýšení traťové rychlosti v místě přejezdu P486 ze stávající $V=75$ km/h na $V/V130/V150=85/90/95$ km/h.

1.1.2 Součástí díla je i výměna přejezdové konstrukce, rekonstrukce vozovky komunikace v nezbytném rozsahu a rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně odvodnění v nezbytném rozsahu.

1.1.3 Vzhledem k přemístění přejezdu do nové polohy, bylo do stavby zahrnuto: úprava trasy a vybudování kompletní nové komunikace U Židovského hřbitova s cyklostezkou v úseku od podjezdu silnice I/20 k přejezdu v nové poloze, úprava trasy komunikace U Židovského hřbitova v části od přejezdu v nové poloze do vzdálenosti 5,000 m od osy traťové koleje vlevo ve směru staničení tratě, tj. po úroveň závorového břevna.

1.1.4 Rozsah Díla „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P486 v km 15,221 na trati Protivín – Zdice“ je:

- zhotovení stavby dle zadávací dokumentace,
- zpracování Realizační dokumentace stavby,
- vypracování Dokumentace skutečného provedení stavby včetně geodetické části.

1.1.5 Bližší specifikace předmětu plnění veřejné zakázky je upravena i v dalších částech zadávací dokumentace.

1.2 Umístění stavby

1.2.1 Stavba bude probíhat na trati č. 200 (dle JŘ) 715 A (dle TTP) Protivín – Zdice TÚ 0363 DÚ 00 Písek – Čížová. Trať není součástí sítě TEN-T. Zařazení tratě je jednokolejná regionální neelektrizovaná dráha, jejímž provozovatelem je Správa železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“).

Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S632100205
Kraj	Jihočeský
Okres	Písek
Katastrální území	Písek (720755)
Správce	SŽ OŘ Plzeň

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Projektová dokumentace

Projektová dokumentace pro společné povolení (DUSP) a projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS) „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P486 v km 15,221 na trati Protivín – Zdice“, zpracovatel SUDOP PROJECT, a.s., datum 11/2024.

Zhotovitel po uzavření SOD obdrží elektronickou podobu Projektové dokumentace v otevřené formě. Zhotovitel díla si zajistí aktualizaci vyjádření inženýrských sítí.

2.2 Související dokumentace

- 2.2.1 Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací č. j.: DUCR-23915/24/Kx ze dne 9. 5. 2024.
- 2.2.2 Společné povolení č. j.: DESU/123/17862/24 ze dne 29. 10. 2024 s nabytím právní moci dne 14.11.2024.

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.
- 3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
„Písek, Propojení nového přejezdu P486 v km 15,221 na trati Protivín – Zdice na ulici Dukelská“; Trať: Zdice – Protivín, žkm 15,185 – 15,230, oboustranně; Žadatel: TMS projekt Strakonice, s.r.o., Žižkova 312, 386 01 Strakonice; Stavebník: Město Písek, Velké náměstí 114/3, 397 19 Písek.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ PROVEDENÍ DÍLA

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Odstavec 7.3.2 a 7.3.3 ve VTP/R/16/22 se ruší a nahrazuje se následujícími odstavci:

„7.3.2 Zhotovitel předloží Objednateli v dostatečném předstihu před převzetím části Díla nebo Díla Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby dle směrnice SŽ SM096, podle závazné osnovy uvedené v příloze B.1 směrnice SŽ SM096, včetně Výkazu o předcházení vzniku odpadu a nakládání s odpady dle Přílohy B.2 směrnice SŽ SM096. Objednatel zajistí kontrolu Závěrečné zprávy a Výkazu garantem za ŽP Objednatele. Po odsouhlasení Závěrečné zprávy a Výkazu garantem za ŽP Objednatele předá Objednatel Závěrečnou zprávu a Výkaz prokazatelně na GR O15.

7.3.3 Objednatel nesmí potvrdit dokončení díla v Potvrzení o převzetí bez zajištění odevzdání Závěrečné zprávy a Výkazu.“

Třetí odrážka odst. (6) podčlánek 1.11.5.1 v Kapitole 1 TKP se ruší a nahrazuje se následujícím textem:

„• kompletní dokumentace Stavby ve struktuře TreeInfo, resp. InvestDokument, v otevřené a uzavřené formě,“

- 4.1.2 Zhotovitel zajistí v místě a době plnění realizačních prací v obvodu Staveniště efektivní stálou ostrahu za účelem zajištění provozuschopnosti pracemi dotčené provozované infrastruktury, zaměřenou především na ochranu inženýrských sítí a majetku. Rozsah provedených bezpečnostních opatření je plně v gesci Zhotovitele s cílem maximální efektivity daného opatření (střežení proti vandalismu, poškození a zcizení jakýkoli částí SO/PS atd.) po dobu provádění Díla. Náklady na zajištění těchto opatření jsou součástí smluvní ceny.
- 4.1.3 Zhotovitel provede ruční kopané sondy za účelem ověření skutečného vedení inženýrských sítí před započítáním zemních prací strojno.
- 4.1.4 V rámci výkopových prací (zejména pro kabelovod) bude kladen zvýšený důraz na ruční výkopy. Strojní mechanizace se bude moc použít až po odhalení všech kabelových vedení.

- 4.1.5 Zhotovitel bude mít povinně zřízenou kabelovou pohotovost, která bude na místě poškození jakéhokoliv kabelového vedení (včetně optických sítí) do 45 min od nahlášení a bude mít na stavbě uskladněn materiál a zařízení pro rychlou opravu.
- 4.1.6 Pro vyznačení všech stávajících, provizorních a nových kabelových tras Zhotovitel použije a bude pravidelně aktualizovat veřejně dostupnou mapovou mobilní aplikaci (např. Google Maps, Mapy.cz), kterou bude mít každý podzhotovitel a TDS v k dispozici. Cílem je vytvoření vrstev vedení kabelových tras v mapovém podkladu v běžně využívané aplikaci. Data pro import mohou být ve formátu *.KML a/nebo *.GPX.
- 4.1.7 Vyhrazené objekty (stavební buňky) pro potřeby Objednatele dle odst. (2) článku 1.9.4 Kapitoly 1 TKP, budou označeny pouze logem SŽ. Označení, tj. instalace polepu, včetně vytvoření přesného grafického návrhu dle zadání Objednatele (Manuál jednotného vizuálního stylu označení a prezentace staveb – 04 označení staveb, Stavební buňka; <https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/vizualni-styl-prezentace-staveb>), zajistí Zhotovitel.
- 4.1.8 V zadávací dokumentaci uváděný pojem „Autorský dozor“ se rozumí pojem Dozor projektanta podle NSZ. Dozor projektanta je průběžný dozor zhotovitele dokumentace pro povolení záměru (DSP) nad souladem realizace dokumentace pro provádění záměru (PDPS) a dále průběžný dozor nad prováděním záměru (stavby) v souladu s dokumentací pro provedení záměru (PDPS včetně RDS).
- 4.1.9 Před započítím stavby bude DIO předloženo zhotovitelem stavby k odsouhlasení Policii ČR, ÚO Písek DI pro případnou úpravu a doplnění s ohledem na aktuální stav silniční sítě. Dále bude projednáno s příslušným silničním správním úřadem.
- 4.1.10 Zhotovitel musí v rámci přejímacích řízení vytvořit časový prostor pro činnost odborných komisí Objednatele v rozmezí cca 10 až 30 dní před předáním stavby (nebo její části) Objednateli v závislosti na rozsahu zařízení.
- 4.1.11 Zhotovitel musí v dostatečném předstihu před ukončením jednotlivých stavebních postupů předat pověřenému pracovníkovi Objednatele všechny **potřebné podklady pro zpracování úprav Základní dopravní dokumentace** ve smyslu předpisu SŽ D5 – Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace (účinnost od 1. 7. 2022).
- 4.1.12 Na stavbě může Zhotovitel použít pouze taková nová zařízení, výrobky a součásti, jejichž platný ověřovací provoz bude kladně ukončen nejpozději do termínu odevzdání a převzetí tohoto zařízení (nebo SO a PS, které toto zařízení obsahuje). Navržená zařízení musí splňovat podmínku kompatibility se zařízeními, která jsou použita v navazujících traťových úsecích.
- 4.1.13 Po dobu výstavby do doby uvedení do provozu, budou zneplatněny všechny nově namontované výstražníky na přejezdech zakrytím světlo-nepropustným povlakem z RETRO REFLEXNÍHO MATERIÁLU, odolného všem povětrnostním vlivům, označené na šikmo umístěném kříži s oranžovo-černým pruhem (v souladu s článkem 3.4.7. TP 65 MD – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích ze dne 31. 7. 2013, viz www.pjpk.cz). Toto je opatření k odstranění duplicity v dopravním značení.

4.2 Zeměměřická činnost zhotovitele

- 4.2.1 Zhotovitel zažádá jmenovaného Autorizovaného zeměměřického inženýra (AZI) Objednatele o zajištění aktuálních podkladů a postupu vyplývajícího z požadavků uvedených v příslušných VTP a těchto ZTP pro provedení díla nejpozději do termínu předání Staveniště.
- 4.2.2 Zhotovitel zahájí vyhotovení podkladů pro majetkoprávní vypořádání stavby na základě zaměření skutečného provedení jednotlivých PS/SO bezodkladně po jejich dokončení, nejpozději do 3 měsíců od jejich dokončení.
- 4.2.3 **Na neelektrizovaných tratích** platí pro zřizování zajištění PPK postupy dle dopisu Ředitele O13, čj. 168954/2021-SŽ-GR-O13, Zajištění prostorové polohy na neelektrizovaných tratích SŽ (viz příloha 7.1.1 těchto ZTP), který stanovuje pro účel zajištění PPK použití bodů ŽBP, bez nutnosti zřizování zajišťovacích značek, a stanovuje

postupy a požadavky při jeho budování. Síť bodů ŽBP, která má současně plnit funkci zajištění PPK, musí být vybudována v odpovídající kvalitě v souladu s metodickým pokynem SŽDC M20/MP007 Železniční bodové pole.

- 4.2.4 Technické specifikace k přechodnému období v souvislosti s DTMŽ a další operativní informace a pomůcky jsou umístěny na portálu SŽ zde:
<https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/digitalni-technicka-mapa-zeleznice-technicke-standardy/prechodne-obdobi-dtmz-technicke-specifikace>.
- 4.2.5 Zhotovitel je povinen v případě prací na geodetické části DSPS jak jednotlivých SO a PS tak i souborného zpracování si alespoň 1 měsíc předem vyžádat aktuální mapové podklady u SŽG ve vazbě na stav informačního systému DTMŽ.
- 4.2.6 Zhotovitel se zavazuje předat geodetickou část DSPS podle pravidel uvedených v předpisu SŽ M20/MP014 ve formátu ŽXML. Zhotovitel se zavazuje data ve formátu ŽXML předat plně navázána na stav v informačním systému DTMŽ a DTM krajů.
- 4.2.7 Geodetická část jednotlivých SO a PS a souborné zpracování geodetické části DSPS se předává samostatně a ve formátu ŽXML prostřednictvím informačního systému DTMŽ.

4.3 Doklady předkládané zhotovitelem

- 4.3.1 Pokud již Zhotovitel nepředložil dále uvedené doklady před uzavřením SOD, předloží před zahájením prací na objektech, jejichž součástí jsou „Určená technická zařízení“ ve smyslu vyhlášky MD č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), v platném znění, včetně prováděcích předpisů k této vyhlášce v platném znění, doklad o tom, že má pověření nebo má zajištěnou spolupráci s právníkem osobou, která má pověření podle ustanovení § 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 předemtné zakázky a bez jeho předložení těchto dokladů nebude možné zahájit práce na výše uvedených objektech.
- 4.3.2 Zhotovitel doloží **mimo jiné** před zahájením prací na železniční dopravní cestě prosté kopie dokladů o kvalifikaci zhotovitelů dle Předpisu o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy SŽ Zam1, v platném znění:
- T-05 c) Vedoucí prací pro montáž sdělovacích zařízení;
 - Z-06 c) Vedoucí prací pro montáž zabezpečovacích zařízení.
 - K-05/2 Vedoucí prací pro stavební práce na železničním spodku a svršku.
 - T-07 c) Vedoucí prací na elektrických zařízeních.
 - elektrotechnická kvalifikace při činnostech na určených technických zařízeních dle vyhlášky č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace, ve znění pozdějších předpisů. Kvalifikace je určena Přílohou č. 4 této vyhlášky, dle §1, odst. 4, osoba znalá s vyšší kvalifikací.
- 4.3.3 Výše uvedené doklady upravující odbornou způsobilost musí osvědčit odbornou způsobilost samotného dodavatele (je-li fyzickou osobou) nebo jiné osoby, která bude pro dodavatele příslušnou činnost vykonávat.

4.4 Dokumentace zhotovitele pro stavbu

- 4.4.1 Součástí předmětu díla je i vyhotovení Realizační dokumentace stavby (výrobní, montážní, dílenské, dokumentace dodavatele mostních objektů), která v případě potřeby rozpracovává PDPS s ohledem na znalosti konkrétních dodávaných výrobků, technologií, postupů a výrobních podmínek Zhotovitele. Obsah a rozsah RDS je definován přílohou P8 směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ SM011“), zejména pro:

- a) přejezdové zabezpečovací zařízení včetně návazností na technologie sdělovacího zařízení a včetně zapracování přechodových stavů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v souladu s ZOV
 - b) sdělovací zařízení, včetně zapracování přechodových stavů
 - c) zpracování technologických postupů (TP) provádění prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby jednotlivých PS v přiměřeném rozsahu nutném pro realizaci stavby.
- 4.4.2 Zhotovitel RDS dodá schválenou výkresovou dokumentaci pro provizorní zabezpečovací zařízení, řešící pouze cílový stav a rozhodující stavební postupy, odsouhlasené v připomínkovém řízení.
- 4.4.3 Za dodání schválené související výkresové dokumentace pro ostatní stavební postupy zodpovídá Zhotovitel stavby v souladu s přílohou P8 směrnice SŽ SM011.
- 4.4.4 Zhotovitel zpracuje technologické předpisy (TePř) prováděných prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby (především v plánované výluce) jednotlivých SO a PS v přiměřeném rozsahu nutném pro zhotovení stavby.

4.5 Dokumentace skutečného provedení stavby

- 4.5.1 DSPS bude zpracována dle přílohy P9 směrnice SŽ SM011.
- 4.5.2 Předání DSPS dle oddílu 1.11.5 Kapitoly 1 TKP proběhne na médiu: DVD.

4.6 Zabezpečovací zařízení

4.6.1 Součinnost Zhotovitele při přezkoušení zabezpečovacích zařízení

- 4.6.1.1 Povinnosti zhotovitele při přezkoušení a uvádění zabezpečovacích zařízení do provozu se řídí Kapitolou 27 TKP a předpisem SŽDC T200, Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu.
- 4.6.1.2 Zhotovitel je povinen do Podrobného harmonogramu předloženého dle odst. 3.6 Obchodních podmínek u příslušných PS zapracovat konkrétní časové požadavky (časový rozsah) na komplexní vyzkoušení zařízení, kterého se bude účastnit odborná komise.
- 4.6.1.3 Zhotovitel tyto konkrétní časové požadavky navýší o 20 % na vyhodnocení výsledků funkčních zkoušek provedených Zhotovitelem, popř. provedení vlastních funkčních zkoušek pro ověření kvality, funkčnosti a provozuschopnosti zařízení odbornou komisí.
- 4.6.1.4 Potřebný časový rozsah komplexního vyzkoušení, včetně navýšení časového rozsahu dle předchozího odstavce, musí být zpracován pro každý PS obsahující zabezpečovací zařízení, a tato doba je součástí času potřebného na zhotovení daného PS. Uvažovanou časovou jednotkou je jeden pracovní den o délce jedné směny 8 hodin.

4.6.2 PS 11-01-31 Úprava zabezpečovacího zařízení

- 4.6.2.1 Přejezd P486 v km 15,221 na trati Protivín – Zdice bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléového typu s elektronickými doplňky nebo plně elektronického typu dle ČSN 34 2650 ed.2, s celými závory a pozitivní signalizací kategorie PZS 3ZBI.
- 4.6.2.2 Objednatel požaduje u dodaných přejezdových zabezpečovacích zařízení (dále jen „PZZ“) v rámci díla minimální délku intervalu preventivní údržby (kontroly, nastavení a měření) v intervalu kratším než 3 měsíce. V případě použitých venkovních prvků se připouští v rámci preventivní údržby realizovat úkony s intervalem kratším než 3 měsíce pouze v rozsahu kontrol stavu zařízení pohledem, poslechem a ověřením funkce PZZ (jízdu vlaku nebo ručním spuštěním výstrahy). Pro opravné práce, resp. Akce financované z prostředků provozuschopnosti, se předpokládá uplatnění předmětné formulace analogicky.

- 4.6.2.3 Rozmístění snímačů počítače náprav je navrženo pro plánované zvýšení rychlosti na 95 km/h.
- 4.6.2.4 Použité výstražné kříže A32a nebudou podle požadavku Policie ČR zvýrazněny reflexním žlutozeleným podkladem.
- 4.6.2.5 Dle „Vzorových listů staveb na pozemních komunikacích VL 6.1 – Svislé dopravní značky“ s účinností od 1. srpna 2019 bude použita dopravní značka A32a Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný v provedení s délkou ramene 1 200 mm – „velký kříž“.
- 4.6.2.6 Pro přejezd budou použity zvonce ZV02 s možností regulace.
- 4.6.2.7 PZS bude vybaveno záznamovým zařízením stavové a provozní diagnostiky. Použité diagnostické zařízení bude aplikovatelné do stávajícího systému používaného v daném traťovém úseku. Diagnostika PZS včetně záznamového zařízení musí být dle technické specifikace SŽDC TS 2/2007-Z čj. 32 729/07-OP.
- 4.6.2.8 V technologickém objektu je počítáno s prostorovou rezervou pro případné budoucí umístění kamerového systému na přejezdu.
- 4.6.2.9 V případě jakékoli změny, která si vyžaduje změnu tabulky přejezdu, zpracuje zhotovitel aktualizaci tabulky přejezdu a zajistí její odsouhlasení a schválení příslušnými odbornými útvary Správy železnic, státní organizace před zahájením realizace stavby.
- 4.6.2.10 Požadujeme, aby technologické celky byly dodány jako celek od jednoho odborného dodavatele, který bude schopen ručit za bezchybnou funkci jako celku, a ne pouze za jednotlivé části systému.
- 4.6.2.11 Objednatel upozorňuje Zhotovitele, že bude při vyhodnocení upřednostňovat navržení takové technologie, která bude pracovat v místních klimatických podmínkách bez potřeby klimatizace. Pokud zhotovitel navrhne technologii, která ke své činnosti vyžaduje nasazení klimatizace, musí veškeré související náklady na ni zahrnout do ceny technologie. Objednatel bude upřednostňovat energeticky méně náročné řešení.
- 4.6.2.12 Všechna nově instalovaná zařízení budou schváleného typu pro provoz na síti Správy železnic, státní organizace. V případě použití nezavedeného zařízení je třeba postupovat podle platné legislativy. Použité počítače náprav budou vyhovovat požadavkům pro preferované počítače náprav ČSN CLC/TS 50 238-3. Všechna instalovaná zařízení budou také v souladu s TNŽ 34 2620 (kap. 6.2.5).

4.7 Sdělovací zařízení PS 11-02-51

4.7.1 PS 11-02-51 Úprava sdělovacího zařízení

- 4.7.1.1 Telefonní objekt VTO umístěný ve stávajícím společném pilíři bude přemístěn na opačnou stranu technologického objektu spolu se skříňkou místního ovládání.
- 4.7.1.2 VTO i skříňka místního ovládání budou umístěny vedle dveří s vyhovující viditelností na přejezd P486.
- 4.7.1.3 Napájení telefonu zůstane zachováno přes napáječ reléové baterie.

4.8 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.8.1 PS 11-01-31 Úprava zabezpečovacího zařízení

- 4.8.1.1 Pro napájení bude využita stávající elektrická přípojka. Stávající objekt s měřením bude zachován, dojde k výměně přípojného kabelu a sdruženého pilíře. Požadovaný příkon a vstupní jištění zůstanou zachovány. Stávající

rozvodnice RO1 je již vystrojena i pro nouzové vypnutí a zásuvkou pro připojení náhradního mobilního zdroje při výpadku napájení.

- 4.8.1.2 Jako náhradní zdroj elektrické energie bude použita baterie s minimální životností 15 let v takovém provedení, aby byla splněna podmínka zajištění osmihodinového napájení zabezpečovacího zařízení při výpadku hlavního napájení. Baterie budou bezúdržbové s kapacitou 120Ah a budou doplněny vhodným dobíječem. Baterie budou umístěny na stojánek. V rozvaděči uvnitř technologického objektu bude osazen kombinovaný svodič přepětí B+C.

4.9 Železniční svršek

4.9.1 SK 00-00-02 Železniční svršek a spodek

4.9.2 SO 11-10-01 Železniční svršek

- 4.9.2.1 Železniční svršek je navržen na současnou rychlost $V=75$ km/h. Přejezd se nachází v přímé. V místě přejezdu vyhovuje železniční svršek i pro zvýšení rychlosti na $V=85/90/95$ km/h. V přilehlých směrových obloucích může být rychlost zvýšena až po úpravě GPK, která není předmětem této stavby.
- 4.9.2.2 Materiál kolejového lože je v majetku Objednatele. Na základě zjištěných hodnot lze předpokládat, že těžený materiál kolejového lože a výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti objednatele s největší pravděpodobností vyhoví pro uložení materiálu na skládkách skupiny S – ostatní odpad. Obecně u všech materiálů a zvláště u recyklovatelných (šterkové lože 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.
- 4.9.2.3 Celý úsek od začátku do konce úpravy je přestaničen. Jako vztažný hm pro rekonstrukci, byl zvolen a dohodnut konec levostranného směrového oblouku o poloměru $R=385$ m = bod KP, se staničením km 15,057 700, převzatého z nestavebního projektu v km 14,676–15,507 PPK („Projekt prostorové polohy koleje na vybraných tratích regionálního pracoviště v Českých Budějovicích“ – TU/DU 0281/06; km 14,676-15,507; Dipro, spol s r.o., Ing.Trešl; 11.2014).
- 4.9.2.4 Zhotovitel je povinen zajistit provedení definitivního zajištění prostorové polohy koleje včetně zpracování příslušné dokumentace. Provedení se doporučuje konzultovat s příslušným oblastním Střediskem železniční geodézie.

4.9.3 SO 11-11-02 Železniční spodek

- 4.9.3.1 Železniční spodek je navržen na výhledovou rychlost $V=85/90/95$ km/h.
- 4.9.3.2 Pokud by podloží dna trativodu v místě ZKPP při provádění zemních prací, po odtěžení, vykazovalo nedostatečnou únosnost, doporučuje se trativodní rouru v místě přejezdové konstrukce podbetonovat, pro zamezení deformace dna trativodu.
- 4.9.3.3 Na konec ponechané části stávající komunikace se osadí fyzická zábrana proti naježdění silničních vozidel do průjezdného průřezu železniční trati. Použije se 5ks prefabrikátů CITY-blok ($\text{š/v/d}=450/500/2000$ mm, 516 kg/ks), navzájem propojených, v celkové délce 10,00m. Prefabrikáty budou osazeny na stávající živičný povrch komunikace, souběžně s osou traťové koleje, do osové vzdálenosti 5,200 m od osy koleje.
- 4.9.3.4 Při provádění sanace spodku je nutná zvýšená opatrnost pro přítomnost kabelových podchodů v okolí přejezdu.
- 4.9.3.5 V ochranném pásmu plynárenského zařízení nebude prováděno hutnění konstrukčních a podkladních vrstev přejezdu s vibrací.

4.10 Železniční přejezdy

4.10.1 Přejezd v ev. km 15,221 (P486) SO 11-13-01

- 4.10.1.1 Novým návrhem silničního řešení dochází ke změně polohy přejezdu P486, který se tímto posouvá o cca 26 m proti směru staničení tratě, směrem k Městu Písek. Dle článků 5.2.2 a 5.2.8 ČSN 73 6380 se nejedná o nový přejezd. Současné číslo přejezdu P486 zůstane zachováno.
- 4.10.1.2 Provede se celková rekonstrukce stávajícího jednokolejného přejezdu novou konstrukcí z polymerbetonových dílců osazených na závěrné zídky dle Vzorového listu železničního spodku Ž11 Železniční přejezdy a přechody. Ze strany ulice Dukelská budou dílce osazeny na závěrnou zídku s integrovaným šterbinovým odvodněním.
- 4.10.1.3 Staničení traťové koleje na přejezdu v ose upravené trasy místní komunikace U Židovského hřbitova je km 15,201 476.
- 4.10.1.4 Pro snazší napojení a přizpůsobení přejezdové konstrukce k podélnému sklonu komunikace před a za přejezdem se provede osazení vnějších desek konstrukce přejezdu před i za přejezdem ve sklonu +3 %, což představuje před přejezdem snížení úrovně povrchu závěrné zídky oproti úrovni TK o 50 mm, respektive zvýšení úrovně povrchu závěrné zídky za přejezdem oproti úrovni TK koleje o 50 mm.
- 4.10.1.5 Při realizaci se předpokládá před zahájením výluky kolejového provozu a zabezpečovacího zařízení vybudování kompletního nového silničního tělesa MK do takové vzdálenosti od osy traťové koleje, aby bylo možno do ukončení železniční výluky těleso a konstrukci vozovky MK mezi připravenou částí MK a dokončeným přejezdem, po obou stranách trati doplnit a MK společně s přejezdem zprovoznit.
- 4.10.1.6 Před zahájením stavebních prací bude provedeno podrobné vytyčení stavby oprávněným geodetem Zhotovitele. Součástí vytyčení bude i kontrola a potvrzení projektovaného řešení v místě napojení na stávající stav. V případě zjištěných odchylek mezi projektovaným řešením a skutečností bude projektové řešení Dozorem projektanta upraveno.
- 4.10.1.7 Před zahájením Zkušebního provozu bude v rámci technickobezpečnostní zkoušky provedeno zaměření skutečného stavu pozemní komunikace v oblasti železničního přejezdu a prokázán soulad provedených prací a PDPS. Jako průkaz bude doložen soutisk navrženého podélného profilu pozemní komunikace z PDPS se zákřesem skutečného provedení ze zaměření a příčný řez v rovině kolmé na osu koleje, pokud byl v PDPS zpracován dle požadavku čl. 5.3.1 ČSN 73 6380.
- 4.10.1.8 Podélný profil pozemní komunikace musí vyhovovat ČSN 73 6380 a přesnost povrchu vozovek musí vyhovovat čl. 4.4 kapitoly 1TKP staveb pozemních komunikací. Na základě zaměření skutečného stavu pozemní komunikace bude zpracována DSPS dle Přílohy P9 SŽ SM011. Součástí DSPS bude podélný profil pozemní komunikace sestrojený dle zaměření definitivního stavu vozovky, ze kterého bude patrné splnění požadavků ČSN 73 6380. Příloha vyhodnocení nivelety pozemní komunikace v oblasti železničního přejezdu bude dle závazného vzoru Objednatele (viz příloha 7.1.2 těchto ZTP). U železničních přejezdů, které jsou posuzovány dle čl. 5.3.1 ČSN 73 6380 bude doloženo splnění požadovaných kritérií v rovině kolmé na osu koleje.
- 4.10.1.9 Zhotovitel je povinen koordinovat práce na úrovňových kříženích s pracemi na železničním spodku, svršku a s ostatními profesemi.

4.11 Pozemní komunikace

4.11.1 SO 11-50-01 Úprava místní komunikace

- 4.11.1.1 Jedná se o nový návrh silničního řešení účelové, respektive v novém stavu místní komunikace – ulice K Židovskému hřbitovu, který byl do zde řešené stavby SŽ, s. o., převzat na základě projednání se SŽ OR Plzeň jako závazný podklad od Města Písek. Návrh posouvá současnou polohu železničního přejezdu P486 o vzdálenost 25,89 m proti směru staničení tratě, směrem k Městu Písek. Nové poloze přejezdu se přizpůsobuje i upravená trasa komunikace, která se od stávající přímé trasy směrově odchyluje těsně za výjezdem z podjezdu pod silnicí I/20 směrem vlevo.
- 4.11.1.2 Navržené směrové a výškové parametry nové komunikace umožňují provoz autobusové dopravy a TNV bez omezení.
- 4.11.1.3 Základní příčné uspořádání je navrženo v označení MO2 10/6,5/30, s chodníkem pro společný provoz chodců a cyklistů podle ČSN 73 6110, čl. 10.4.6, obr. 61, při intenzitě ≤ 50 cyklistů/h a 100 chodců/h v obou směrech, v šířce 2,50 m po levé straně vozovky.
- 4.11.1.4 V místě napojení Autoservisu na MK se obrubník, na vnější straně směrového oblouku MK, vozovky +120 mm sníží na převýšení +50 mm (možno ještě upravit, v případě požadavku ze strany majitele Autoservisu, v rozsahu případné tolerance, která byla dohodnuta s PČR DI, a která je +20 mm.
- 4.11.1.5 V místě sjezdu se použijí nájezdové obrubníky, vyrovnání výšek se provede přechodovými nájezdovými obrubníky, pravým a levým, v délce 1,00 m, na začátku a na konci snížení.
- 4.11.1.6 Před přejezdem železniční trati se nadvýšení obrubníků (silničních i chodníkových) upraví tak, aby na začátku přejezdu byly všechny skladebné prvky komunikace v jedné úrovni a mohly navázat na závěrné zídky přejezdu, které jsou osazeny ve sklonu nivelety trati a vytvářejí rovnou plochu ve sklonu nivelety koleje. Niveleta TK v místě přejezdu je vedena ve stoupání +0,901 ‰.
- 4.11.1.7 Kolmá vzdálenost vnější hrany závěrné zídky od osy koleje na přejezdu je 2,502 m, kolmá vzdálenost vnější hrany integrované závěrné zídky se štěrbinovým odvodněním od osy koleje na přejezdu je 2,712 m. Obě tyto vzdálenosti vycházejí mimo nebezpečné pásmo přejezdu, které je definováno vzdáleností 2,500 m kolmo od osy koleje v přímé.
- 4.11.1.8 V koleji na přechodu se žádná opatření provádět nebudou, je nutné pouze zajistit, že hrana přechodové konstrukce bude nadvýšena nad kolejovým ložem o minimálně 100 mm. Toto je dodrženo konstrukční tloušťkou panelů přechodové konstrukce.
- 4.11.1.9 V úrovni průmětu závorových břevien (před přejezdem v kolmé vzdálenosti od osy koleje 6,000 m, za přejezdem v kolmé vzdálenosti od osy koleje 5,000 m) bude hrana (bližší koleji) opticky kontrastního varovného pásu $\bar{s}=400$ mm. Na něj bude ve směru přechodu navazovat signální pás $\bar{s}=800$ mm a minimální délky 1,50 m. Signální pás bude přisazen ke zvýšenému obrubníku. Signální pásy po obou stranách musí být a budou vzájemně vstřícné.
- 4.11.1.10 Při případném napojování živichých vrstev na stávající stav, pro zajištění spolehlivého spolupůsobení jednotlivých vrstev krytu, je nutno dodržet zásadu přesahu jednotlivých vrstev min. o 0,250m.
- 4.11.1.11 Na navrženou směrovou a výškovou úpravu trasy MK, zde řešenou, se na svém začátku (ZÚ), na konci podjezdu pod silnicí I/20, a na svém konci (KÚ), ve vzdálenosti 5,00 m od osy traťové koleje, napojí kontaktní stavba Města Písek, která bude vypracována společností TMS Projekt Strakonice. Součástí stavby Města Písek bude kromě uvedených krajních míst ještě napojení

stávajícího Autoservisu na upravenou trasu MK, které již bylo situačně vypracováno, a je doplněno do situace stavby SŽ, s. o.

- 4.11.1.12 Hranice mezi oběma stavbami jsou přesně specifikovány. Parametry na všech třech hranách připojení (ZÚ, KÚ, sjezd k Autoservisu) jsou projektantem této stavby, přesně definovány a byly předány projektantovi stavby Města Písek.
- 4.11.1.13 Část vozovky stávající účelové komunikace mezi napojením Autoservisu na nově navrhovanou MK a novou hranicí dráhy (výkup v rámci této stavby), která je ve velmi dobrém stavu, o výměře cca 105 m², zůstane ponechána jako případná možná manipulační plocha v tomto místě. Od dráhy bude oddělena nízkou betonovou stabilní vodící stěnou výšky 500 mm se svislým ukončením, délky 10,00 m. Použije se 5 prvků délky 2,00 m. Stěna bude umístěna na drážním pozemku, vykopeném v rámci zde řešené stavby.
- 4.11.1.14 Pro realizaci se předpokládá před zahájením výluky kolejového provozu a zabezpečovacího zařízení vybudování kompletního nového silničního tělesa MK do takové vzdálenosti od osy traťové koleje, aby bylo možno do ukončení železniční výluky těleso a konstrukci vozovky MK mezi připravenou částí MK a dokončeným přejezdem, po obou stranách trati doplnit a MK společně s přejezdem zprovoznit.
- 4.11.1.15 V rámci tohoto SO dojde k obnově vodorovného dopravního značení v rozsahu úpravy pozemní komunikace, z důvodu vyšší životnosti budou použity úpravy VDZ plastické.

4.12 Ostatní inženýrské objekty

- 4.12.1 Na stavbě může Zhotovitel použít pouze taková nová zařízení, výrobky a součásti, jejichž platný ověřovací provoz bude kladně ukončen nejpozději do termínu odevzdání a převzetí tohoto zařízení (nebo SO a PS, které toto zařízení obsahuje) nebo zařízení musí vyhovovat platné legislativě pro uvádění sdělovacího a zabezpečovacího zařízení do trvalého provozu.

4.13 Kabelovody, kolektory

- 4.13.1.1 Zhotovitel se při zajištění a ochraně kabelizace řídí pokynem SŽ PO-09/2023-GR Pokyn generálního ředitele ve věci ochrany kabelizace v průběhu přípravy a realizace investičních a opravných prací ze dne 4. 6. 2024.

4.14 Vyzískaný materiál

- 4.14.1.1 Vyzískaný materiál určený jako možný pro další užití bude protokolárně předán Objednateli. S nevyužitelným materiálem bude nakládáno dle odst. 4.15.22 těchto ZTP.

4.15 Životní prostředí

- 4.15.1.1 Zhotovitel se zavazuje, že bude dodržovat platné právní předpisy v oblasti životního prostředí.

4.15.2 Nakládání s odpady

- 4.15.2.1 Zhotovitel se zavazuje zajistit vzorkování těžného kameniva kolejového lože, výkopových zemin ze stavby a dalších druhotných materiálů, stavebních a demoličních odpadů, kde je v rámci jejich kategorizace vzorkování vyžadováno. Na základě zjištěných hodnot z provedeného vzorkování v Projektové dokumentaci a realizace Zhotovitel zabezpečí maximální využití těžných materiálů kolejového lože a výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti (viz směrnice SŽ SM096, Směrnice pro nakládání s odpady). Vzorkování bude probíhat dle Metodického návodu Správy železnic k problematice vzorkování stavebních a demoličních odpadů v rámci přípravy a realizace staveb, který je přílohou B.3 směrnice SŽ SM096, Směrnice pro nakládání s odpady.

- 4.15.2.2 **Nad rámec Projektové dokumentace bude Zhotovitel stavební a demoliční odpad (skupina katalogu odpadů č. 17) v co největší možné míře recyklovat.** Vytěžená zemina se recykluje, ale nespadá do procesu výpočtu pro recyklaci stavebního a demoličního odpadu. V rámci Odpadového hospodářství je v Projektové dokumentaci pro daný odpad většinou navržen způsob likvidace odvoz na skládku. **Zhotovitel bude se stavebním a demoličním odpadem (s katalogovými čísly odpadů: 17 01 01 Beton; 17 01 02 Cihly; 17 01 03 Tašky a keramické výrobky; 17 01 07 Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06; 17 02 01 Dřevo; 17 02 02 Sklo; 17 02 03 Plasty; 17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01; 17 04 Kovy (včetně jejich slitin; 17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03; 17 05 08 Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07; 17 06 04 Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03; 17 08 02 Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod číslem 17 08 01; 17 09 04 Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03) nakládat jako s odpadem vhodným k dalšímu zpracování, resp. k recyklaci. Tento stavební a demoliční odpad, považovaný za vhodný k recyklaci nebude odvážen na skládky odpadu, nýbrž v případě, kdy nedojde k jeho přípravě k opětovnému použití a jeho následného využití Zhotovitelem, bude předáván k dalšímu zpracování na nejbližší k tomu určená recyklační místa/centra. Rozhodnutí o zřízení místní recykl. zákl. nebo o odvozu na recykl. místa/centra bude vždy provedeno na základě ekonomické efektivity a bude odsouhlaseno Objednatelem. Přehled recyklačních center v rámci České republiky je uveden např. na webových stránkách <https://www.betonservice.cz/skladky-suti-recyklace/recyklacni-centra>. Zhotovitel ocení položky odpadů v jednotlivých SO/PS s výše uvedenými katalogovými čísly odpadů k recyklaci na jím navržená recyklační místa/centra. Do Závěrečné zprávy o nakládání s odpady je Zhotovitel povinen nad rámec Projektové dokumentace doplnit přehlednou tabulku nejen likvidovaných odpadů, ale i odpadů předaných k recyklaci, popřípadě k přípravě pro opětovné použití.**
- 4.15.2.3 Demolice budou realizovány v souladu s Metodickým návodem odboru odpadů MŽP při řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (srpen 2018). Zhotovitel zpracuje tzv. Demoliční plán, který předá ke kontrole TDS a garantovi za ŽP Objednatele. Součástí Demoličního plánu bude vymezení částí stavby s nebezpečným odpadem, bude identifikovat materiály k opětovnému použití nebo recyklaci, identifikovat odpady a postupy rozebrání a demolice, zjištění kvality a množství materiálů, které se dají umístit v rámci stavby. Při demolici se budou postupně odstraňovat příměsi komplikující recyklaci stavební suti a nakládat s nimi samostatně. Dále je nutné rozebírat selektivně a shromažďovat demoliční odpad odděleně, aby byla zajištěna potřebná kvalita vytříděného materiálu určeného k recyklaci nebo opětovnému použití. Zhotovitel před ukončením díla předá TDS a garantovi za ŽP Objednatele přehled s uvedeným množstvím, se způsobem nakládání vzniklého stavebního a demoličního odpadu a mírou recyklace pro předmětné SO.
- 4.15.2.4 Zhotovitel předloží TDS a garantovi za ŽP Objednatele návrh Plánu vzorkování těženého železničního svršku a spodku a výkopových zemin v ostatních konstrukčních vrstvách. Plán vzorkování bude zpracován dle postupu stavebních prací (dle ZOV). Následné vzorkování proběhne za účasti garanta za ŽP Objednatele a Správce trati.
- 4.15.2.5 Zhotovitel na základě závěrů ze vzorkování předá garantovi za ŽP Objednatele plán nakládání s vytěženým materiálem, respektive odpadem, který bude specifikovat změny oproti Projektové dokumentaci. Důraz bude kladen na maximální míru recyklace a dalšího využití materiálu, respektive odpadu.

- 4.15.2.6 **Zhotovitel stavby si zajistí rozsah skládek, resp. recyklačních míst/center sám, a to dle celkového množství a kategorie odpadů a tuto cenu si včetně rizika zohlední v nabídkové ceně položky.**
- 4.15.2.7 **Polohy a vzdálenosti skládek, resp. recyklačních míst/center pro likvidaci, resp. recyklaci odpadů uvedené v Projektové dokumentaci jsou pouze informativní a slouží pro interní potřeby Objednatele a stavebního řízení. Umístění skládek, resp. recyklačních míst/center není podkladem pro výběrové řízení na zhotovitele stavby, má tedy pouze informativní charakter.**

5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY

- 5.1.1 Pro rekonstrukci železničního svršku a spodku se předpokládá provádění většiny prací s přístupem po železnici, návoz nových konstrukcí a materiálů na místo stavby se navrhuje drážními mechanismy po traťové koleji z uvedených sousedních dopravních železničních stanic ŽST Písek a ŽST Čížová.
- 5.1.2 Hlavním důvodem je, že při současném provádění zde řešené stavby s kontaktní stavbou Města Písek, bude provoz ulic U židovského hřbitova v úseku mezi ulicí Pražská a Dukelská přerušen.
- 5.1.3 Po dobu stavebních prací nutno zajistit, aby dopravní obsluha Autoservisu byla zajištěna nepřetržitě, vždy alespoň z jedné strany, a to s využitím stávajícího přejezdu „až do poslední chvíle“, tzn. do zahájení 12denní nepřetržité výluky železničního provozu v traťovém úseku Písek – Čížová. V tu dobu už musí být dokončena rekonstrukce ulice U židovského hřbitova v úseku od ulice Pražská, až před přejezd MK v nové poloze, včetně nového sjezdu do Autoservisu. Obsluha Autoservisu pak bude po dobu výluky železničního provozu zajištěna od provozovny novým sjezdem na ulici U židovského hřbitova v nové trase, a odtud dále do ulice Pražská.
- 5.1.4 Ve stejnou dobu musí být zároveň stavebně dokončena a připravena i nová křižovatka s ulicí Dukelská za přejezdem P486 v nové poloze, aby po skončení 12denní výluky na železnici bylo možno zahájit provoz v úseku mezi ulicí Pražská a ulicí Dukelská, po upravené trase MK U židovského hřbitova již v definitivní poloze.
- 5.1.5 Po dobu nepřetržitě 12denní výluky železničního provozu bude uzavřen přejezd P486 ve své současné poloze na uvedených 12 dní, provoz na komunikaci U židovského hřbitova v úseku Pražská – Dukelská nebude možný. S ukončením výluky bude provoz opět obnoven, a to již z ulice Pražská po rekonstruované a směrově upravené trase MK s novou křižovatkou na Dukelské ulici, v definitivní poloze, podle výhledového plánu Města Písek, pro budoucí novou obytnou zónu.
- 5.1.6 Při zpracování harmonogramu je nutné vycházet z jednotlivých stavebních postupů uvedených v ZOV a dodržet množství a délku předjednaných výluk.
- 5.1.7 Realizace stavby bude provedena ve výluce kolejové dopravy a ve výluce zabezpečovacího zařízení, v celkové délce hlavní nepřetržité výluky 12 dnů (12 N).
- 5.1.8 Rozhodující milníky jsou:
- zahájení kolejové výluky 28. 3. 2025
 - ukončení kolejové výluky 8. 4. 2025
- 5.1.9 V ROV pro rok 2025 je výluka plánována na: 28. 3. 2025 – 8. 4. 2025 pro stavbu „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P486 v km 15,221 na trati Protivín – Zdice“.
- 5.1.10 Předpokládaná doba výluk pro stavbu „**Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P486 v km 15,221 na trati Protivín – Zdice**“:
- 12 dní nepřetržitá výluka s využitím víkendu
 - Délka a počet potřebných případných krátkodobých (K) výluk, navazujících na hlavní nepřetržitou výluku (12 N), pokud budou zapotřebí, budou definitivně upřesněny před zahájením realizace stavby na základě případných požadavků vybraného zhotovitele

stavby a aktuální dopravní situace na silniční síti v době realizace stavby. S krátkodobými výlukami pro tuto stavbu není standardně uvažováno a nenavrhují se.

5.1.11 Během těchto dní budou provedeny hlavní stavební práce, které si vyžádají přerušení železničního a silničního provozu a zajištění náhradních objízdných tras.

5.1.12 Předpokládaný zjednodušený pracovní postup na železničním svršku a spodku v nepřetržité výluce kolejového provozu (12 dní) (prověření stanovené délky 12 N-výluky vzhledem k nárokům na provedení požadovaných činností):

- Trhání kolejových polí + nakládka a odvoz na úložiště 2 dny
- Těžení stávajícího štěrkového lože + nakládka a odvoz na skládku 1 den
- Dotěžení zemní pláně dle projektu + zhutnění + zatěžovací zkoušky 1 den
- Sanace železničního spodku, zřízení ZKPP přejezdu 2 dny
- Zřízení odvodnění ZKPP, vybudování nového trativodu a šachet Š1, Š2, Š3, DV1 5 dní
- Pokládka koleje + sypání štěrku + příprava pro ASP 2 dny
- Úprava GPK koleje dle projektu + dosypání štěrku 2 dny
- Svařování kolejí + zřízení BK + konečná úprava ŠL a drážních stezek 2 dny
- Napojení vozovky MK na novou konstrukci přejezdu po obou stranách trati 2 dny
- Výluka pro úpravu zabezpečovacího zařízení 12 dní

(jednotlivé činnosti se překrývají tak, aby byly realizovatelné a současně nebyla překročena celková délka nepřetržité výluky, podrobnější řešení výlukových činností je uvedeno v harmonogramu postupu prací)

5.1.13 Rozhodující milníky doporučeného časového harmonogramu: Při zpracování harmonogramu je nutné vycházet z jednotlivých stavebních postupů uvedených v ZOV a dodržet množství a délku předjednaných výluk.

5.1.14 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 provozuschopných celků do provozu
- výlukovou činnost s maximálním využitím výlukových časů
- uzavírky pozemních komunikací
- přechodové stavy, provozní zkoušky (kontrolní a zkušební plán)
- koordinace se souběžně probíhajícími stavbami

5.1.15 Po dobu nepřetržité kolejové výluky bude železniční provoz osobní dopravy nahrazen náhradní autobusovou dopravou (NAD). NAD se předpokládá v úseku ŽST Písek – ŽST Čížová, délka náhradní trasy je do 9 km.

5.1.16 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.

5.1.17 Závazným pro Zhotovitele jsou termíny a rozsah výluk, které jsou uvedeny v následující tabulce:

Stavební postupy

Postup	Činnosti	Typ výluky	Doba pro dokončení
	Zahájení stavby		Předpokládaný termín leden 2025

1. Stavební postup	Přípravné práce	Bez výluky	1 měsíc od zahájení stavby (02/2025)
2. Stavební postup	Stavební práce	12 N	2 měsíce od zahájení stavby (3/2025)
3. Stavební postup	Následné podbití po 6 měsících	Bez výluk (pouze denní na následné propracování) 7 h	6 měsíců od ukončení 2. Stavebního postupu (09/2025)
Dokončení stavebních prací		Bez výluky	8 měsíců od zahájení stavebních prací (11/2025)
SO 98-98	DSPS		3 měsíce od dokončení stavebních prací (02/2026)
	Dokončení Díla		11 měsíců od zahájení stavebních prací *) (02/2026)

*) Datum ukončení stavby je závislé na termínu zahájení stavebních prací

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2 Technické požadavky na výrobky, zařízení a technologie pro ŽDC (dle směrnic SŽDC č. 34 a č. 67 jsou uvedeny na webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „Dodavatelé/Odběratelé / Technické požadavky na výrobky, zařízení a technologie pro ŽDC“ (<https://www.spravazeleznic.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc>).

- 6.1.3 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým vnitřním dokumentům a předpisům a typové dokumentaci na webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy Správy železnic / odkaz Dokumenty a předpisy“ (<https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitri-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy>) a **<https://typdok.tudc.cz/> v sekci „archiv TD“**.

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

**Správa železnic, státní organizace
Centrum techniky a diagnostiky
Odbor servisních služeb, OHČ**

Jeremenkova 103/23
779 00 Olomouc

nebo e-mail: **typdok@spravazeleznic.cz**

kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782
Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

7. PŘÍLOHY

7.1.1 Dopis Ředitele O13, čj. 168954/2021-SŽ-GŘ-O13, Zajištění prostorové polohy na neelektrizovaných tratích SŽ, ze dne 7. 12. 2021, včetně přílohy k dopisu č. 2

7.1.2 Požadavky na přejezdech VZOR-příloha

Vypracoval: [REDACTED]

Dne: 19.12.2024

[REDACTED]
[REDACTED]
Podepsáno
elektronicky
2024.12.19 15:06:06
+01'00'

Schválil: [REDACTED]

náměstek ředitele OŘ Plzeň pro techniku