

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

Obsah

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ	3
1.1 Účel předmětu díla	3
1.2 Umístění stavby	3
2. ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA	3
2.1 Rozsah stavby	3
2.2 Koordinace stavby s navazujícími a dotčenými stavbami	5
2.3 Realizační dokumentace stavby	5
2.4 Dokumentace skutečného provedení stavby (DSPS)	7
3. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA	7
3.1 Všeobecné požadavky	7
3.2 Železniční spodek, svršek, nástupiště a přejezdy	9
3.3 Mostní konstrukce, ocelové a betonové konstrukce:	10
3.4 Ostatní inženýrské objekty a přeložky sítí	12
3.5 Pozemní objekty	12
3.6 Trakční vedení	13
3.7 Sdělovací a zabezpečovací zařízení	14
3.8 Životní prostředí a nakládání s odpady	15
4. ORGANIZACE VÝSTAVBY	17
5. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY DLE POŽADAVKU STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ	18

1. Specifikace předmětu plnění

1.1 Účel předmětu díla

Předmětem veřejné zakázky je stavba „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“, charakter stavby - liniová železniční stavba, je součástí III. Transzitního železničního koridoru - západní část na rameni z Prahy přes Plzeň do Chebu a dále na státní hranici SRN. Rekonstrukcí dojde ke zvýšení propustné výkonnosti stanice a zvýšení bezpečnosti provozu. Vybudováním nových ostrovních nástupišť s bezbariérovým a mimoúrovňovým přístupem dojde ke zlepšení kultury cestování. Propustnost pražského zhlaví je dnes nedostatečná, tento stav zapříčiňují především dlouhé doby obsazení dané omezením průjezdné rychlosti na 40, případně jen 20 km/hod a delšími dobami potřebnými na stavění vlakových a posunových cest. Klíčovým technologickým objektem pro celý uzel je centrální stavědlo „Triangl“. Dojde k výstavbě centrálních částí technologií pro řízení vlakové dopravy. Dále je řešeno kolejiště Lobzy a chebské zhlaví seřaďovacího nádraží.

Cílem stavby je :

- dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC a ložné míry UIC – GC,
- zvýšení dopravně technologické efektivity práce kolejiště uzlu,
- instalace moderního zabezpečovacího zařízení,
- odstranění všech nevyhovujících prvků železniční dopravní cesty,
- zajištění kompatibility dopravní cesty s přilehlými úseky 3.TŽK
- maximální zvýšení průjezdné rychlosti a zajištění požadované propustnosti ve zhlavích a na průjezdu uzlem Plzeň
- zajištění plné interoperability
- zajištění potřebného počtu nástupištních hran vzhledem k vyššímu výhledovému rozsahu osobní dopravy
- zjednodušení přístupu a zajištění komfortu cestujících

Projekt stavby byl dokončen v 05/2013 a v současné době se žádá o vydání stavebního povolení.

1.2 Umístění stavby

Stavba ležící na území Plzeňského kraje a města Plzeň. Rozhodující stavební činnost bude probíhat na pozemcích dráhy ležících v katastrálním území Plzeň. K trvalým záborům, výkupům pozemků a staveb dojde zejména v oblasti ulic Ostruhová a Cvokařská. Územně stavba spadá do kompetence magistrátu města Plzně.

2. Rozsah předmětu díla

Základní náplní předmětu díla je:

- realizace stavby Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví v rozsahu zadávacích podmínek,
- koordinace stavby s navazujícími a dotčenými stavbami,
- realizační dokumentace stavby vybraných provozních soborů a stavebních objektů,
- dokumentace skutečného provedení dle příslušné smlouvy o dílo a obchodních podmínek.

2.1 Rozsah stavby

2.1.1. Stavba Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví bude realizována, dle projektu stavby, který svým rozsahem a obsahem zahrnuje:

- úpravou kolejí v rozsahu:
 - o pražské zhlaví osobního nádraží včetně navázání na připravovanou stavbu „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“ ve směru na Prahu

- českobudějovické zhlaví osobního nádraží
 - severní a střední část kolejiště osobního nádraží včetně ostrovních nástupišť 1-4
 - celé kolejiště Lobzy
 - propojení kolejiště Lobzy se seřadovacím nádražím a prostor Ústředního stavědla
 - chebské zhlaví seřadovacího nádraží a průjezd seřadovacím nádražím ve směru na Žatec.
- nová nástupiště s výškou 550mm nad TK. Nástupiště č. 1 a 4 budou zcela nová, nástupiště č. 2 a 3 budou upravena ve stávající poloze. Nástupiště budou provedena včetně zastřešení nebo jeho rekonstrukce a repase historických zábradlí a vč. nového informačního systému. Přístupy na nástupiště jsou navrženy zásadně mimoúrovňové. Nástupiště i přístupy na ně jsou vybaveny prvky pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace,
 - kompletně nové odvodnění kolejiště s následnou výstavbou podkladních vrstev.,
 - nový východní podchod pro cestující - krátký přístup mezi jednotlivými nástupišti stanice a do prostoru budoucího autobusového terminálu v ul. Šumavská (viz. 3.5 SO – mosty),
 - stavební úpravy ve výpravní budově, novostavbu kiosku výpravčích a garáže MUV, úpravy dalších stavebních objektů,
 - demolice budov na hl.n. a v kolejišti Lobzy,
 - rekonstrukci mostů přes ulici U Prazdroje a přes ulici Jateční, rekonstrukce ocelové konstrukce včetně ložisek, mostních závěrů a protikoroze ochrany, hydroizolace, sanace spodní stavby,
 - rekonstrukci opěrných zdí severní část,
 - výstavbu nové třípodlažní nepodsklepené technologické budovy (centrální stavědlo Triangl), včetně zdravotně technické, vzduchotechnické instalace a elektroinstalace,
 - terénní úpravy, úpravy stávajících komunikací a přípravu území,
 - zcela nové zabezpečovací zařízení 3. kategorie splňující podmínky interoperability, do kterého bude postupně integrováno zabezpečení celého uzlu. Zařízení včetně obsluhujícího personálu je umístěno v budově centrálního stavědla v prostoru Trianglu. V rámci 1. stavby přestavby uzlu bude vybudováno jádro tohoto komplexu,
 - sdělovací zařízení - integruje do sebe informační systém pro cestující, diagnostická zařízení, protipožární signalizaci, kamerové systémy a především přenosové systémy pro další nadstavby jako dálkové řízení a další,
 - silnoproudou technologii (trafostanice vč. veškerého příslušenství), technologii ústředního stavědla
 - trakční vedení vč. připojení transformovny,
 - ohřev výměn
 - elektrické předtápěcí zařízení,
 - rozvody VN, NN, osvětlení a DOUO,
 - úpravu kabelizace Plzeň seř.n., Plzeň hl.n. a kolejiště Lobzy,
 - ukolejnění kovových konstrukcí,
 - úpravu inženýrských sítí:
 - odvodnění komunikace a zpevněných ploch – ústřední stavědlo (Triangl),
 - rozvod požární a pitné vody – ústřední stavědlo,
 - přeložka vodovodu a kanalizace a nové přípojky pro napojení ústředního stavědla v ul. Cvokařská,
 - úprava rozvodu vody ve výpravní budově,
 - přeložka stoky DN v ul. Cvokařská,
 - přípojka plynu pro ústřední stavědlo,
 - součástí dokumentace je provedení zkoušek a revizí kanalizačních a vodovodních přípojek po ukončení stavby,
 - Opěrné zdi v oblasti Plzeň hl.n. a v Ostruhové ulici,

- Návěstní krakorec v km 102,132 trati Praha – Plzeň
- vybudování nového kabelovodu pro instalaci nových silových kabelů, ovládacích kabelů, sdělovacích metalických a optických kabelů a zabezpečovacích kabelů,
- přeložky stávajících kabelových tras a zařízení:
 - silové kabelové trasy ve správě ČEZ Distribuce a.s.,
 - úpravy kabelů Správa informačních technologií města Plzně,
 - demontáž základnové radiostanice T-Mobile CR, a.s.
- detailně je rozsah a obsah stavby patrný z projektové dokumentace stavby, která je nedílnou součástí zadávacích podmínek díla.

2.1.2. Rozsah stavby a provádění díla se upravuje následovně:

- objekt provizorního napojení a VO prodloužení podchodu pro cestující (výstup k AT Šumavská, SO 34-38-07.3), bude financován z prostředků Města Plzně,

2.2 Koordinace stavby s navazujícími a dotčenými stavbami

Provádění díla musí být provedeno v koordinaci s připravovanými případně aktuálně zpracovávanými investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizaci, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací.

2.2.1. Koordinace díla stavbami v přípravě:

V rámci realizace stavby je nutné plynule provádět koordinaci se stavbami v přípravě, hlavně u staveb, které bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu rekonstrukce stanice:

Stavba	Stupeň dokumentace
Uzel Plzeň, stavby 2, 3	PD zpracována
Uzel Plzeň, stavby 4, 5	Ve fázi zpracované SP
Přestupní uzel Plzeň Hlavní nádraží Plzeň/Šumavská - autobusový terminál	Zpracována dokumentace ve stupni DUR, investor město Plzeň
Silnice I/20	Ve fázi zpracované SP, investor ŘSD

2.2.2. Koordinace díla stavbami ve stádiu realizace a přípravy realizace:

- 1. stavbou Uzlu Plzeň jsou vyvolané přeložky energetických sítí ve vlastnictví společnosti ČEZ Distribuce a požadavek přeložky rozvaděče ve vlastnictví České pošty. V současné době je majitelem sítí zpracována realizační projektová dokumentace na výše uvedené objekty v rozsahu daném stavbou. Realizace úpravy energetických sítí bude provedena spol. ČEZ. Distribuce a.s. a zhotovitel stavby je povinen úzce spolupracovat a koordinovat své práce s realizací uvedených objektů. Na dotčené SO uzavře společnost ČEZ Distribuce a.s. s objednatelem smlouvu o přeložce a připojce zařízení distribuční soustavy,
- v průběhu realizace díla může dojít k souběhu s realizací staveb „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III TŽK“ (stavba před dokončením), „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“, „Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 – 8,175 Plzeň – Žatec (Třemošná)“, proto bude nutné provést koordinaci výluk všech staveb.

2.3 Realizační dokumentace stavby

Součástí předmětu díla je i vyhotovení realizační projektové dokumentace zpracované v podrobnostech určujících závazné požadavky tvarové/hmotové, materiálové, technologické a technické, dispoziční a provozní, množství, jakost a charakteristické vlastnosti stavebního díla

a instalovaných zařízení nutných k provedení stavby, včetně dokumentace výrobní, montážní a dílenské (projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro provádění stavby, vyhláška č. 146/2008 Sb., příloha č. 6) prioritně pro:

- provozní soubory staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně návaznosti v profesích sdělovacího zařízení, včetně zapracování provizorních stavů sděl. a zab. zařízení v souladu s POV,
- provozní soubory sdělovacího zařízení,
- výrobní dokumentaci pro **ocelové konstrukce včetně ložisek a mostních závěrů SO 34-38-01, SO 34-38-04** v rozsahu dle směrnice SŽDC č.11/2006, přílohy č.5, část 2. Výrobní dokumentace bude zpracována dle požadavků uvedených v TKP 19 a ČSN 73 2603. Dokumentace bude předložena k posouzení a schválena Ř SŽDC, OTH, OMT
- vyhotovení dokumentace **podchodu SO 34-38-07** pro provedení keramických obkladů stěn, kamenických prací na obkladu schodišť a podlah, dále nerezových madel a zábradlí v rozsahu dle směrnice SŽDC č.11/2006, přílohy č.5. Jako podklad pro zpracování výrobní dokumentace je projekt, přílohy č.7.2, 7.3 a 9.1 až 9.4 v celém rozsahu. Technologické postupy budou schváleny TDI.
- vyhotovení dokumentace pro provedení **vodotěsné izolace (SVI)** v rozsahu dle směrnice SŽDC č.11/2006, přílohy č.5, část 4. Technologické postupy SVI budou doloženy platným osvědčením SVI vydaným SŽDC a schváleny TDI.
- vyhotovení dokumentace pro provedení **protikorozi ochrany ocelové konstrukce SO 34-38-01, SO 34-38-04 (PKO)** v rozsahu dle směrnice SŽDC č.11/2006, přílohy č.5, část 5. Technologické postupy PKO budou doloženy platným osvědčením ONS vydaným SŽDC a schváleny TDI.
- 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 SO, které obsahují především:
 - *TP betonáže nosných konstrukcí a spodní stavby dle TKP 18*
 - *TP trysková injektáž dle TKP 24*
 - *TP injektáž a hloubkového spárování kamenného zdiva dle TKP 23*
 - *TP provádění obkladů stěn, podlah a schodišť.*
 - *TP reprofilace a sanace betonové konstrukce dle TKP 23*
 - *TP výroba a montáž ocelové konstrukce včetně ložisek a mostních závěrů dle TKP 19,21*
 - *TP osazení nosné konstrukce dle TKP 19*
 - *TP vodotěsné izolace nosné konstrukce a spodní stavby dle TKP 22*
 - *TP protikorozi ochrana ocelové konstrukce dle TKP 25*
 - *TP vložení mostního provizoria*
- u ostatních PS a SO v přiměřeném rozsahu nutném pro realizaci stavby,
- zhotovení podrobné Závěrečné zprávy odpadového hospodářství o evidenci druhů a množství odpadů, o jejich uskladnění, využití nebo zneškodnění vč. oprávnění osob, jímž byly odpady předány.
- provést koordinaci výluk všech staveb.

2.4 Dokumentace skutečného provedení stavby (DSPS)

- Součástí Dokumentace skutečného provedení stavby (DSPS) včetně geodetické dokumentace ve třech vyhotoveních v černotisku a v digitální podobě (2 x OŘ, 1 x SSZ)
- K zavedení zkušebního provozu na závěr ukončení nepřetržité výluky bude doloženo měření prostorové polohy koleje (PPK), které bude vztaženo k bodovému poli SŽDC, SŽG.
- Součástí DSPS bude **geodetické zaměření nového objektu** se zakreslením do katastrální mapy s využitím bodového pole SŽDC, SŽG. Geodetické zaměření nového mostu a železničního svršku bude předáno správci bodového pole SŽDC, SŽG Praha.

3. Zvláštní technické podmínky a požadavky na provedení díla

3.1 Všeobecné požadavky

- uchazeč obdrží jako součást zadávací dokumentace i kompletní digitální projektovou dokumentaci stavby. V rámci zadávací dokumentace uchazeč obdrží souhrnný soupis prací a výkazů výměr v tištěné a digitální formě. V případě nesouladu mezi údaji v tištěné podobě (a současně v digitální podobě v uzavřené formě ve formátu *.pdf) a otevřenou (*.xls) formou, platí otevřená forma *.xls, Podrobněji viz Díl 4 Soupis prací, Část 1 Komentář k soupisu prací.
- 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,
- součástí předmětu díla je dále:
 - vyzískané výhybky a kolejové páry určené k regeneraci převez, uloží a protokolárně předá oblastnímu ředitelství (správa tratí) zhotovitel po předělení jednání,
 - provedení regenerace užitého materiálu, který bude v rámci stavby znovu použit v rozsahu daném projektovou dokumentací a příslušnými drážními předpisy zhotovitel ocení ve své nabídce. Konkrétní rozsah regenerace a její cena bude stanovena odbornou komisí objednatele až po vyzískání jednotlivých materiálů a určení provedení příslušných položek regenerace a konečná cena bude upravena při realizaci.
 - korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům,
 - stanovení minimálních zemních odporů jednotlivých zařízení,
 - zřízení geodetického bodového pole a veškerá geodetická měření nutná k provedení díla,
 - zajištění pyrotechnického průzkumu a dozoru v obvodu stavby.
- zhotovitel je povinen zajistit po dobu přechodných stavů, přechodné nefunkčnosti zařízení, 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, náhradní napájení energiemi včetně zásobování vodou, odvod příp. čerpání odpadních, dešťových a drenážních vod, apod.),

- zhotovitel musí na vyloučených zařízeních dopravní cesty učinit taková opatření, aby na provozovaných kolejích byla omezení traťové rychlosti co nejkratší v rámci platného POV a negativně neovlivňovala zpracovaný výlukový GVD,
- 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 objednatele. Cílem je na místě upřesnit a zkoordinovat jednotlivé trasy a zkoordinovat provádění výkopových prací s pracemi na železničním spodku. Z jednání je zhotovitel povinen provést záznam. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inž. sítí. Podchody inž. sítí pod silničními komunikacemi budou provedeny buď bezvýkopovou technologií (protlakem), nebo překopem dle projektu stavby,
- 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,
- zhotovitel musí provést před zahájením zemních prací pyrotechnický průzkum. Podrobný pyrotechnický průzkum nelze realizovat v rámci zpracování dokumentace = za provozu železniční stanice, ale až před prováděním vlastních zemních prací (po snesení kolejového roštu). Z dostupných informací vyplývá, že na Plzeň bylo za 2. světové války provedeno 12 náletů. Jejich cílem byl především závod Škoda a železnice. Hodnotnou informací o plochách zasažených bombardováním poskytují letecké snímky pořízené v průběhu náletů nebo po válce. Tyto snímky dokumentují místa, kde došlo k výbuchům pum, dopady selhaných pum nelze touto metodou prokázat. Snímky z poválečného období zobrazují jen krátery v místech, které nebylo třeba zasypat a uvést do původního stavu. K zajištění bezpečnosti stavebních prací i všeobecné bezpečnosti provede zhotovitel:
 - před zemními pracemi provede pyrotechnický průzkum zaměřený na detekci a odstranění leteckých pum
 - u staveb zakládaných otevřeným výkopem provede celoplošný pyrotechnický průzkum pomocí magnetometrie, případně doplní dozorem pyrotechnika
 - u staveb zakládaných na vrtaných pilotách provede pyrotechnický průzkum pomocí magnetometrie v průzkumných vrtech (totéž platí při beranění štětovnic)
 - na základě výsledků měření mohou být stanoveny dílčí plochy, na kterých budou zemní práce prováděny pouze pod dozorem pyrotechnika
- zhotovitel musí v dostatečném předstihu před ukončením jednotlivých stavebních postupů a výluk předat pověřenému pracovníkovi objednatele všechny potřebné podklady pro zpracování úprav staničního řádu ve smyslu předpisu SŽDC D5,
- zhotovitel bude respektovat případné podmínky, připomínky a požadavky veřejnoprávních orgánů, které budou obsaženy ve stavebním povolení, jehož vydání v současné době objednatel zajišťuje, a které bude vydáno později (jako např. zpráva o hodnotách hluku vyplývajících ze stavební činnosti a jiné možné požadavky),
- k předání staveniště zhotoviteli ze strany objednatele dojde až po podpisu SoD oběma stranami a po nabytí právní moci stavebního povolení,
- ke kolaudačnímu řízení budou doloženy akustické parametry případných protihlukových opatření (pokud se budou provádět). Tyto parametry musí odpovídat parametrům uvedeným v akustické studii pro stavební řízení. Ke kolaudačnímu řízení bude předložen protokol o měření hladin hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, kterým musí být prokázáno, že jsou dodrženy hygienické limity hladin hluku. Zároveň musí být prokázáno, že po realizaci stavby nedošlo ke zhoršení akustických podmínek. Měření bude provedeno ve stejných místech měření hlukové studie

3.2 Železniční spodek, svršek, nástupiště a přejezdy

- zhotovitel zabezpečí u železničního svršku broušení podle TKP čl. 8.3.8.,
- 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 těžných materiálů kolejového lože a výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti objednatele. Obecně u všech materiálů, a zvláště u recyklovatelných (štěrkové lože, povrchy komunikací, 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,
- výhybky v hlavních kolejích jsou navrženy s pružným upevněním a žlabovými pražci,
- při zajišťování výhybek je nutné důsledně trvat na tvarech výhybek a jejich transformacích, které jsou uvedeny v projektu tak, aby na stavbu byly dodávány výhybky jednoznačně určené projektem,
- všechny nové výhybky, jejichž výměnovému styku přiléhá LIS, přechodový kus nebo přechodový kus s LISem budou přednostně objednány s přivařeným LISem, přechodovým kusem nebo jejich kombinací k opornicím již ve výrobě. Nebude-li to možné, je nutné objednat výhybky s prodlouženou opornicí o min 0,6 m,
- všechny výhybky budou od výrobce vybaveny náležitostmi dle Technické specifikace nových výhybek soustavy 60E2 a 49E1 2. generace (Směrnice SŽDC č. 77),
- průmyslovou regeneraci železničních výhybkových konstrukcí může provádět pouze zhotovitel stavby vlastníci průkaz způsobilosti ve smyslu čl. 200 ČSN 732601-Z2/94,
- namáhané součásti výhybek, u nichž je to projektem předepsáno, budou navrženy s pojížděnými plochami zpevněnými tepelným zpracováním (JPP),
- deklarace jakosti dodávaného kameniva musí být v místě převzetí zásilky a v místě ukládání kameniva (na skládku nebo do kolejového lože) k dispozici zhotoviteli i technickému dozoru bezprostředně při převzetí dodávky, respektive před začátkem vykládky kameniva z přepravních prostředků. Kamenivo, u kterého není deklarována jakost v souladu s OTP ČD, nesmí být vyloženo v obvodu staveniště,
- při užívání kameniva třídy B I ze skládky do kolejového lože je zhotovitel povinen provádět přetřídění kameniva na mobilní třídičce a prokazovat jeho kvalitu kontrolními zkouškami v rozsahu:
 - zrnitost - min. 1 zkouška na každých 500 t,
 - odplavitelné, cizorodé, popřípadě rozlišné částice - min. 1 zkouška na každých 1000 t
 - tvarový index 3 a 5 - min. 1 zkouška na každých 1000 t,
- pokud výsledky i jen jednoho z uvedených parametrů neodpovídají hodnotám uvedeným ve VTP, musí být kamenivo zařazeno do té jakostní třídy (BII nebo C), které příslušná hodnota odpovídá a použito v souladu s touto jakostní třídou nebo odstraněno ze stavby. Skládky musí být označeny tabulemi udávajícími frakci, třídu a dodavatele kameniva pro každý lom zvlášť. Před odstraněním skládky nevyhovujícího kameniva ze staveniště musí být skládka označena tabulí „Nevyhovuje pro kolejové lože“,
- zhotovitel je povinen neprodleně oznámit pracovníkům technického dozoru uplatnění reklamace kameniva a předat kopie dokladů o způsobu jejího vyřízení včetně protokolů o případných zkouškách prováděných v rámci reklamace. Pracovník stavebního dozoru postoupí opis těchto podkladů TÚDC S13 OJMP,

- pracovník technického dozoru má právo požadovat na zhotoviteli prokázání kvality kameniva ve zřizovaném kolejovém loži dle VTP, a to kdykoli v průběhu stavby. Kvalitu kameniva je v tomto případě zhotovitel povinen prokázat zkouškami na vzorcích odebraných z kolejového lože, případně z jeho jednotlivých vrstev v místech určených pracovníkem stavebního dozoru,
- zhotovitel je povinen na vlastní náklady prokázat petrografickým rozbořem původ kameniva pokud má objednatel důvodné podezření, že kamenivo na skládce nebo ve stavbě nepochází od výrobců udaných v závazném seznamu výrobců ČD nebo pokud není dodržena jakost kameniva a zhotovitel nezpochybnitelně neprokáže výrobce kameniva,
- v případě, že je stavba pojižděna dopravními prostředky v rozporu s čl. 7.4.2 TKP, je zhotovitel povinen na vyzvání pracovníka technického dozoru prokázat na vlastní náklady ostrohrannost kameniva, zkoušku zaoblenosti hran dle ČSN 72 1172. Počet a místa odběru zkušebních vzorků určí pracovník stavebního dozoru,
- zhotovitel je povinen zajistit v maximální možné míře zřizování ucelených úseků kolejového lože z kameniva dodaného jedním výrobcem (lomem), a to s ohledem na homogenitu vlastností kameniva a řešení případných reklamací,
- zhotovitel je povinen zajistit provedení definitivního zajištění prostorové polohy koleje včetně zpracování příslušné dokumentace. Provedení se doporučuje konzultovat s příslušným oblastním Střediskem železniční geodézie,
- zhotovitel je povinen koordinovat práce na železničním spodku s ostatními profesemi. Pokládka kabelových tras a s ní spojené zásahy do vybudované zemní pláně (výkop rýh) musí být dle možnosti prováděna ještě před úpravou rovinatosti zemní pláně a jejím hutněním. Zapomenuté, dodatečně prováděné rýhy a překopy zemní pláně nebudou tolerovány. Obzvláště pak pokládka chrániček musí být zkoordinována tak, aby chráničky byly položeny do odkryté zemní pláně, řádně zasypány a zasypaná zhuťněna a až pak došlo k finální úpravě zemní pláně. Je nepřijatelné chráničky osazovat do hotové zemní pláně nebo už přes zřízenou konstrukční vrstvu,
- nová nástupiště budou zřízena jako mimoúrovňová s nástupištní hranou 550 mm nad TK. Z čela některých nástupišť jsou zřízeny přístupy do kolejíště. V průběhu výstavby budou v různých pracovních postupech zřízena provizorní nástupiště. Zhotovitel je povinen udržovat přístupy na nástupiště pro cestující veřejnost a zaměstnance drah v provozuschopném a bezpečném stavu včetně výdřevy přechodů přes koleje. Součástí objektu je i zpevněná plocha pod příčnou halou zastřešení u VB na nástupišti č. 4. Zhotovitel provede na nást. č. 4 účelovou komunikaci šířky 3,5 m (pro potřeby IZS) s obratištěm ve tvaru T dle specifikací v P. Zhotovitel provede i provizorní úpravu zbývajících ploch pod příčnou halou ze zámkové dlažby. V rámci výstavby nástupiště č. 1 zdemontuje zhotovitel provizorní nástupiště č. 1a, které zbudovala stavba „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“. Zhotovitel zrekonstruuje historická zábradlí dle projektové dokumentace.
- úrovňové křížení – zhotovitel je povinen koordinovat práce na úrovňových kříženích s pracemi na žel. spodku, svršku a s ostatními profesemi. Zhotovitel použije pro zřízení úrovňových křížení zadavatelem schválené konstrukce.

3.3 Mostní konstrukce, ocelové a betonové konstrukce

- Objednatel požaduje, aby zhotovitel zajistil u železobetonových konstrukcí na SO 34-38-07.1, 34-38-09 **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.

- 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 17, 18 zpracuje zhotovitel v dokumentaci dodavatele pro mostní objekty a tunely dle směrnice SŽDC č.11/2006, příloha 5.část 3 a předloží ke schválení TDI. Požadavky na kvalitu betonu jsou uvedeny v TKP (viz.příloha č.1).
- U mostních provizorií (MP) na SO 34-38-07.1 požaduje objednatel **doložení technického prověření**, že jsou MP technicky způsobilá k provozování dopravy, mají požadovanou únosnost a odolnost vůči návrhovému zatížení (viz. odst.1.3.7.e., požadavky na dokumentaci dodavatele). Objednatel požaduje před zahájením provozu na mostních provizoriích provedení hlavní prohlídky.
- Objednatel požaduje, aby bylo provedeno korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům na spodní straně mostů a výztuže všech mostů, včetně protokolu o korozním měření dle předpisu SR 5/7 a u betonových opěrných zdí.
- U mostního objektu budou v souladu s ČSN 73 6201 umístěny tzv. pozorované body a vyznačen letopočet provedení stavby.
- Objednatel požaduje, v rámci nabídky zhotovitele, **jednoznačné stanovení výrobce ocelové mostní konstrukce (OK), ložisek a mostních závěrů. Uchazeč doloží bez zbytečného odkladu po uzavření Smlouvy o dílo na realizaci stavby, smlouvou s výrobní organizací v rámci podzhotovitelského systému pro SO 34-38-01, SO 34-38-04**, která bude závazná po celou dobu výstavby (pokud nebude uchazeč, resp. jeden z účastníků sdružení uchazečů, současně výrobní organizací. V případě že uchazeč, resp. jeden z účastníků sdružení uchazečů, bude současně výrobní organizací, uvede tuto skutečnost do přílohy č. 2 Dílu 1, Části 2 - Pokyny pro dodavatele).
- Objednatel požaduje provedení betonových ploch u monolitických konstrukcí mostních staveb v kvalitě pohledového betonu dle TKP 17, 18.
- **Odborná způsobilost výrobce a montážní organizace pro OK.** Pro výrobu konstrukčních dílců – ES certifikát systému řízení výroby vydaný podle ČSN EN 1090 Provádění ocelových a hliníkových konstrukcí, část 1: Požadavky na posouzení shody konstrukčních dílců, vydaný notifikovanou osobou pro třídu provedení EXC 3 (4). Odborná způsobilost bude před zahájením prací provedeno prověření způsobilosti zhotovitele dle čl.5.1.c (počáteční audit) ve smyslu směrnice SŽDC č.67/2011 ze dne 1.9.2011 (Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství). Pro výrobní organizaci je toto prověření závazné.
- **Odborná způsobilost výrobce a montážní organizace pro OK.** Pro montáž mostních ocelových konstrukcí – Certifikát procesu montáže vydaný akreditovaným certifikačním orgánem prokazující splnění požadavků ČSN EN 1090-2 rozšířený dle ČSN 73 2603/2011 pro mostní ocelové konstrukce. Odborná způsobilost bude před zahájením prací provedeno prověření způsobilosti zhotovitele dle čl.5.1.c (počáteční audit) ve smyslu směrnice SŽDC č.67/2011 ze dne 1.9.2011 (Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství). Pro výrobní organizaci je toto prověření závazné.
- Na nových částech OK u SO 34-38-04 bude provedena dílenská přejímka v černém stavu a montážní prohlídka ve smyslu TKP 19 a ČSN 73 2603. **Veškeré náklady spojené s provedením dílenské přejímky OK, ložisek a mostních závěrů u výrobní organizace mimo území ČR nese, zajišťuje a jsou na účet zhotovitele.**
- Žádost o provedení hlavní prohlídky mostu zašle zhotovitel písemně minimálně 15 dnů před konáním hlavní prohlídky ve smyslu předpisu SŽDC S5 (správa mostů) na OŘ Plzeň.

- Sanace kamenného zdiva na SO 34-38-01, SO 34-38-52.1 bude provedena dle projektu jako dvoustupňová injektáž kamenného zdiva, I.stupeň výplňová injektáž v rozsahu 100% dle tabulky injektáže, II.stupeň těsnící injektáž v rozsahu 10% I.stupně (viz.soupis prací k ocenění). Předpokládaná mezerovitost stávajícího zdiva stanovená projektem je 10%., cílem dvoustupňové injektáže je dosažení mezerovitosti zdiva do 5%. Rozmístění vrtů pro II.stupeň bude stanoveno na základě provedených vodních tlakových zkoušek po ukončení I.stupně. Po ukončení II.stupně bude provedeno ověření mezerovitosti vodní tlakovou zkouškou.
- U SO 34-38-09 – stávající tunel pro dopravu zavazadel – zabezpečí zhotovitel stavební jámu z hlediska BOZP včetně záporového pažení mezi kolejemi č. 0 a 2.
- Opěrné zdi – zhotovitel bude koordinovat výstavbu opěrné zdi SO 34-38-51 se stavbou přeložky místní komunikace ul Ostruhová a přeložkou k.č. 922a.
- Opěrná zeď SO 34-38-52.1 se nachází v městské památkové zóně a je zahrnut mezi kulturní památky. Zhotovitel provede úpravy dle P a v souladu s požadavky orgánů památkové péče.

3.4 Ostatní inženýrské objekty a přeložky sítí

- demontáž základnové radiostanice T-Mobile CR, a.s. SO 34-39-14 bude provedena tak, aby zařízení radiostanice mohlo být dále využito. Zhotovitel bude dbát na to, aby zařízení radiostanice nebylo nijak během demontáže poškozeno. Za případné poškození ponese zhotovitel plnou zodpovědnost.
- Před zahájením přeložek sítí provede zhotovitel vytýčení stávajících podzemních sítí.
- Přeložka vodovodu v Cvokařské ul. bude respektovat podmínky správce vodovodního řadu – Vodárny Plzeň. Zhotovitel zabezpečí minimální dobu nezbytně nutné odstávky vody pro ubytovnu.
- Zhotovitel zabezpečí odpojení vodovodních přípojek k pozemním stavbám, které jsou projektem určeny k demolici, a zaslepení původních navrtávek.
- Zhotovitel bude koordinovat výstavbu kanalizačních přípojek k nově budovaným objektům v oblasti Trianglu s realizací pozemních staveb a komunikací. Napojení na městskou kanalizaci bude splňovat podmínky správce kanalizace.
- U SO 34-37-26 přeložka stoky DN 140/80 před odpojením kanalizační stoky provede zhotovitel prohlídku TV kamerou a případně zjištěné další přípojky (mimo přípojek budov v demolici nebo rušených uličních vpustí v Ostruhově ulici) přepojí do nové trasy stoky. Odpojenou část kanalizace zhotovitel zruší (zalití betonem, zasypání zeminou) dle projektové dokumentace.
- Při budování přípojky plynu pro ústřední stavědlo – SO 34-37-41 – bude zhotovitel respektovat demolici stávajících objektů v ulici Ostruhové i budoucí komunikaci a železniční trať v této oblasti stejně jako podmínky budoucího vlastníka RWE GasNet s.r.o.

3.5 Pozemní objekty

- Novostavby budou provedeny ve vzájemné koordinaci s navazujícími a souvisejícími objekty, kterou zabezpečí zhotovitel.
- Stavební úpravy ve VB bude zhotovitel provádět tak, aby byl zachován provoz ve VB a přestavba měla jen malý vliv na komfort cestující veřejnosti a zaměstnanců drah. Bezpečnost cestujících a zaměstnanců bude v každém okamžiku přestavby zabezpečena.

- Demolice objektů zabezpečí zhotovitel s ohledem na hygienické požadavky demolice s uložením odpadu vzhledem k jeho zařazení. Při demolici bude zhotovitel respektovat požadavky Krajské hygienické správy obsažené v jejich vyjádření.
- Při demolici objektů bude zabezpečen provoz na okolních kolejích případně funkčnost okolních objektů.
- Demolice objektů v místě, kde přes demolovaný objekt nevede žádná liniová stavba (komunikace nebo železnice) bude provedena min 0,5m pod budoucí úroveň terénu. V místě budoucích komunikací nebo žel. tratí bude podzemní část objektu provedena v plném rozsahu a podzemní prostory budou zasypány a zhutněny.

3.6 Trakční vedení

- Kontrolní zkoušky zařízení elektro (trakční vedení, napájecí a spínací stanice, EOVS, EPZ a silnoproudé rozvody) budou provedeny dle příslušných TKP. V souladu s TKP vyžaduje objednatel komplexní vyzkoušení dodávky v širším než v TKP uvedeném rozsahu.
- Komplexní zkoušky budou rozšířeny takto:
- **A. Kontroly a zkoušky před uvedením rozvodu do ověřovacího provozu (pod napětí):**

1) Všeobecné základní podmínky:

- ukončené hlavní montážní práce, zprovoznění technologického zařízení, blokovací podmínky atd.;
- vyhotovené výchozí revizní zprávy včetně provedených zkoušek zařízení z hlediska el. bezpečnosti (dle ČSN 33 3505,33 1500, izolační stavy kabelů, napěťové zkoušky, dotyková napětí, uzemnění apod.) a předepsaných protokolů;
- vyhotovené laboratorní rozboru oleje u transformátorů s olejovým chlazením, cejchování a diagnostika měř. transformátorů;
- vybavení telekomunikačním zařízením, zprovoznění řídicí techniky, přenosů ÚDŘ včetně doplnění ÚDŘ na řídicím středisku elektrodispečera.

2) Kontrola technologického zařízení:

- dodržení vzdálenosti mezi živými a neživými vodivými částmi (konstrukce apod.);
- kontrola kritických míst TV (mosty, tunely apod.) za účasti SEE;
- utěsnění kabelových vstupů (proti vodě, hlodavcům atd.);
- vybavení bezpeč. tabulkami, osazení popisných tabulek zařízení apod.;
- kontrola funkce elektroinstalace, temperování přístrojů a rozvodny, osvětlení;
- ochrana proti korozi, barevné a bezpečnostní nátěry, barevné značení vodičů a kabelů;
- splnění podmínek z hlediska bezpečnosti práce a ekologických požadavků.

3) Zkoušky a prověření správné funkce řídicích a pomocných obvodů, blokování, ovládání a signalizace technologického zařízení dle jednotlivých způsobů obsluhy (tzn. místní, dálková, ústřední)

4) Zkoušky a prověření správné funkce řídicích a pomocných obvodů, ovládání a signalizace zařízení POZ pro ovládání úsekových odpojovačů dle jednotlivých způsobů obsluhy (tzn. místní, dálková, ústřední). Kontrola připojení TT na TV a zpětného vedení

5) Kontrola funkce vypínačů při působení ochrany, kontrola převodů a nastavení ochrany, kontrola funkce zařízení vlastní spotřeby.

6) Kontrola dokumentace, výrobních výkresů a jejich opravy dle skutečného provedení atd.

B. Kontroly a zkoušky po uvedení rozvodny pod napětí:

- Provozní ověření přenosů měření, regulace napětí, převody proudových a napěťových měničů, ověření měřících veličin a měření el.energie
- Měření a nastavení parametrů FKZ, měření EMC
- Zkratové zkoušky EPZ - účelem zkratových zkoušek bude zejména zjištění základních údajů, jako např. zkratových proudů a napětí v místě předtápěcích stojanů a provozní ověření činnosti ochran.

C. Kontroly a zkoušky TV

- Kontroly a zkoušky TV budou provedeny dle příslušných kapitol TKP a ČSN 34 1530. Součástí zkoušek bude i kontrola činnosti všech odpojovačů a odpínačů (v režimu: místně, dálkově, ústředně) s kontrolou signalizace na POZ a ED.
- Rozsah a harmonogram zkoušek TV bude upřesněn s ohledem na provozní a dopravní situaci SEE a investorem před uvedením TV do provozu.
- trolejové zkoušky musí být prováděny v závislosti na postupném zvyšování rychlosti po rekonstrukci kolejí a jsou v ceně díla. Tyto zkoušky na nejvyšší projektovanou traťovou rychlost musí být provedeny v termínu stanoveném objednatelem, nejpozději do konce stavby.
- v rámci dokumentace skutečného provedení trakčního vedení a ukolejnění musí být zpracována kompletní dokumentace včetně části bezprostředně související s navazujícím úsekem. Zhotovitel zpracuje koordinační schéma ukolejnění („KSU“),
- ukolejnění je zhotovitel povinen zrealizovat v souladu s požadavkem na dodržení parametrů zařízení omezujícího napětí podle ČSN EN 50122-1 ed. 2 příloha F a dodržení mezních hodnot dotykových napětí podle kapitoly 9 téže normy.

3.7 Sdělovací a zabezpečovací zařízení

- stávající staniční zabezpečovací zařízení v obvodu Osobního nádraží tvoří několik druhů SZZ, které je soustředěno do samostatných stavědel. V obvodu Plzeň Jižní předměstí je v provozu reléové ZZ 3. kategorie – realizováno stavbou Průjezd uzlem Plzeň ve směru II. TŽK. Nově je navrženo staniční zab. zař. 3. kategorie, elektronické stavědlo umístěné ve stavědlové ústředně nově zřízené budovy centrálního stavědla (Triangl). Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Plzeň hl.n bude připraveno pro pozdější montáž jednotného evropského zabezpečovacího systému ETCS. Zařízení je zřizováno s výhledem postupného rozšiřování na všechny obvody ŽST Plzeň hl.n.
- zároveň bude v PS 91-21-01.1 zřízena dočasná prováděcí část pro obvod Seřaďovacího nádraží, umístěná v kontejnerech MPZZ
- v traťovém úseku Chrást u Plzně – Plzeň zůstane zachován v činnosti obousměrný trojznaký automatický blok AB 3-71 s kolejovými obvody 75 Hz a přenosem kódu VZ. V rámci stavby Modernizace trati Rokycany – Plzeň bude toto TZ následně nahrazeno,
- traťový úsek Plzeň hl.n – Plzeň Koterov bude v rámci PS 93-21-01.1 zabezpečen oboustranným trojznakým reléovým automatickým blokem s kolejovými obvody 75 Hz,
- 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). Návrh konkretizovaného technického řešení stavby bude před zahájením realizace projednán a odsouhlasen na úrovni příslušných odborů GŘ SŽDC a na úrovni správců příslušné techniky, které určí objednatel (v současnosti SŽDC, s. o., SDC Plzeň a TÚDC Praha).

- podmínky kompatibility se obdobně vztahují i na použité sdělovací zařízení,
- podrobnosti o stávajících a nových SZZ a TZZ viz projekt stavby,

3.8 Životní prostředí a nakládání s odpady

- budou splněny podmínky souhlasného stanoviska o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) zn. ŽP/6165/06 ze dne 15.10.2007, resp. konkrétní podmínky vztahující se ke stavbě „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“
- zhotovitel zpracuje projekt odpadového hospodářství řešící odstranění odpadů kategorií „ostatní“ a „nebezpečné“ a současně zpřesňující příslušnou část projektu stavby. Obsahem projektu odpadového hospodářství je rozčlenění veškerých činností a nákladů vzniklých v souvislosti s odpadovým hospodářstvím včetně poplatku za uložení odpadu na skládkách příslušných skupin podle jednotlivých SO. Po zpracování zajistí projednání tohoto projektu s příslušnými orgány státní správy, eventuálně územní samosprávy,
- náklady vzniklé v souvislosti s manipulací s odpady budou vedeny u jednotlivých SO v ceně těchto SO, včetně poplatků za uložení na jednotlivých skládkách dle projektu odpadového hospodářství,
- zhotovitel se zavazuje, že se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a všech jeho prováděcích vyhlášek. Ve smyslu tohoto zákona a předpisu bude používat technologie, které produkují minimum odpadu,
- vzhledem k provozování dráhy a možnosti drobných úniků závadných látek z provozu dráhy, zajistí zhotovitel (nejméně 4 týdny před zahájením prací) převzorkování těžných materiálů kolejového lože a výkopových zemin odborně způsobilou osobou za účasti objednatele a správních úřadů. Na základě zjištěných hodnot zabezpečí maximální využití těžných materiálů kolejového lože a výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti u objednatele,
- materiály kolejového lože a výkopové zeminy nebudou považovány za odpad v případě, že budou využity na stavbě, kde vznikly a současně vykazují vlastnosti původních materiálů, resp. přírodního pozadí. Materiály kolejového lože a výkopové zeminy, pro které nemá objednatel využití na stavbě, kde vznikly, se stanou odpadem a bude s nimi nakládáno v souladu se zákonem o odpadech a jeho prováděcími předpisy. Jejich další využívání k terénním úpravám bude možné pouze na základě rozhodnutí příslušného stavebního úřadu. Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v části projektové dokumentace B.3.
- stavební výrobky mohou být nabídnuty mimo stavbu pouze za předpokladu, že budou následně použity k původnímu účelu, nebo před tím prošly mechanickou úpravou na recyklát,
- součástí předmětu díla bude provedení recyklace vyzískaného materiálu šterkového lože včetně odvozu k recyklaci, odvoz užitého materiálu k druhotnému užití do násypů resp. odvoz na skládky k odstranění, včetně uložení nebo likvidace a to podle pokynů objednatele,
- recyklaci bude provádět zhotovitel nebo v subdodávce renomovaná firma vlastnící „Osvědčení o kvalitě (resp. o způsobilosti k provádění recyklace) kameniva pro kolejové lože železničních drah“,
- umístění recyklační linky vybraný zhotovitel provádějící recyklaci projedná s příslušnými orgány státní správy, eventuálně územní samosprávy. Zhotovitel je povinen před zahájením provozu recyklační základny předložit objednateli příslušná rozhodnutí vydaná

podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Připomínáme, že recyklační základna je na základě přílohy 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší považována za vyjmenovaný stacionární zdroj,

- zhotovitel smí ukládat kamenivo (nové, vyzískané i recyklované) na skládku určenou objednatelem až po převzetí úpravy plochy skládky stavebním dozorem, potvrzeném zápisem ve stavebním deníku,
- upozorňujeme, že součástí stavby bude i odstranění provizorního nástupiště č. 1A. Na základě laboratorních analýz bylo do jeho konstrukce použito kamenivo se zvýšeným obsahem aktinolitu, patřícího mezi azbestové minerály. Podmínky pro nakládání s uvedeným materiálem budou stanoveny investorem v průběhu realizace stavby,
- zhotovitel předloží na vyžádání objednatele ke kontrole zejména průběžnou evidenci odpadů a oprávnění firem zajišťujících odstraňování odpadů. V případě vzniku nebezpečných odpadů zhotovitel dále předloží na vyžádání objednatele souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady a umožní objednateli kontrolu shromažďovacích míst nebezpečných odpadů,
- zhotovitel před ukončením stavby předá investorovi k odsouhlasení Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady za celou stavbu. Závěrečná zpráva bude zpracována dle platného interního předpisu SSZ,
- povinností zhotovitele je zajistit projednání přístupových komunikací k dané stavbě s příslušnými orgány státní správy a Policií ČR.
- zhotovitel odpovídá za aktualizaci havarijního plánu uceleného provozního území ve smyslu § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), v platném znění a vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, v platném znění. Tento je zařazen jako část B.4.2 projektu stavby. V případě splnění podmínek uvedených v § 2 písm. b) a c) vyhlášky č. 450/2005 Sb., zhotovitel dále zajistí jeho schválení příslušným vodoprávním úřadem (Magistrát města Plzně),
- zhotovitel je povinen při nakládání se závadnými látkami minimalizovat riziko vzniku havárie, v dostatečném rozsahu provést havarijní zabezpečení a v případě vzniku havárie nebo povodně se řídit ustanoveními havarijního a povodňového plánu. Zhotovitel na vyžádání předloží objednateli havarijní plán ke kontrole a dále umožní objednateli kontrolu havarijního zabezpečení a míst nakládání se závadnými látkami,
- škody vzniklé zhotoviteli, objednateli a třetím osobám na majetku z důvodu havárie nebo povodně nese zhotovitel,
- zhotovitel zajistí na místech určených objednatelem (po dohodě s orgánem ochrany veřejného zdraví) provedení měření hodnot hlukové zátěže a v případě předchozích požadavků rovněž měření vibrací jako průkazné zkoušky a u naměřených hlukových hodnot jejich přepočtení na výhledový stav. V případě hlukové zátěže bude toto měření prováděno v chráněném venkovním prostoru, v chráněném venkovním prostoru staveb a případně i v chráněném vnitřním prostoru staveb po provedení individuálních protihlukových opatření (např. osazení oken s vyšší neprůzvučností). V případě vibrací bude měření prováděno v chráněném vnitřním prostoru stavby (ke zjištění zátěže obyvatel vibracemi), příp. rovněž ve venkovním prostoru (ke zjištění ovlivnění stability objektu). Uvedená měření hlukové a vibrační zátěže budou prováděna v rámci zkušebního provozu před kolaudací stavby, a to postupně po dokončení a zpracování jednotlivých částí stavby dle schváleného harmonogramu výstavby. Zkušební provoz musí umožnit jízdu všech ve výhledu uvedených typů vlaků a jejich plných rychlostí. V případě předchozích požadavků

bude měření hladin hluku a vibrací provedeno rovněž před zahájením stavebních prací. Výsledky měření je zhotovitel povinen bez zbytečného odkladu předávat objednateli,

- zhotovitel provede měření hladin hluku z nově osazených, popř. upravovaných rozhlasových zařízení. Rozhlasové zařízení a zvuková signalizace na přejezdech musí splňovat přípustné hodnoty hladin hluku dle platných norem a hygienických předpisů. Veškerá protihluková opatření upravovaných nebo osazovaných zařízení, které jsou součástí stavby, budou dokončena v termínu plnění dodávky, dle uzavřené smlouvy o dílo a jsou součástí cenové nabídky,
- měření hluku, vibrací a stavební protihlukové úpravy budou prováděny za spoluúčasti objednatele a konzultovány s orgánem ochrany veřejného zdraví,
- dle lokálních potřeb zhotovitel v nezbytném rozsahu zajistí ochranu stanovišť výskytu volně žijících organismů dle § 5 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Na základě lokálních možností bude zajištěna propustnost stavby pro migrace volně žijících organismů.

4. Organizace výstavby

- před zahájením prací požaduje objednatel svolat jednání, na kterém bude s určeným zhotovitelem stavby dohodnut postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC D 7/2. Podrobnosti týkající se samotné výstavby budou řešeny samostatně na pravidelných jednáních v průběhu celé realizace,
- zhotovitel bude respektovat navržené a projednané příjezdové trasy na zařízení staveniště. V případě potřeby využití příjezdových tras nad rámec POV je zhotovitel povinen projednat veškeré náležitosti s příslušnými orgány,
- součástí nabídky ze strany zhotovitele je návrh řádkového časového harmonogramu prací včetně platebního kalendáře zahrnujícího také termíny pro zpracování realizační dokumentace, koordinaci se souběžně probíhajícími stavbami objednatele případně souběžně probíhajícími stavbami cizích investorů, výlukovou činnost s maximálním využitím výlukových časů, uzavírky pozemních komunikací projednaných s jejím správcem a odsouhlasené DI PČR, přechodové stavy, provozní zkoušky (kontrolní a zkušební plán) a veškeré práce a dodávky podzhotovitelů,
- oproti zpracovanému POV, které je součástí zadávací dokumentace, je termín zahájení stavební části díla ze strany objednatele posunut do roku 2014. I po této úpravě je lhůta pro dokončení stavebních prací beze změny (24 měsíců).
- při zpracování časového harmonogramu zhotovitelem je nutné vycházet z jednotlivých stavebních postupů uvedených v POV projektu stavby a dodržet množství a stanovené termíny předjednaných výluk s ohledem na zachování stávajícího provozu a se zohledněním podmínky sjízdnosti vlečky Teplárna - zásobování palivy,
- v časovém harmonogramu prací zpracovaném zhotovitelem je nutno zohlednit dodržování a maximální využití přidělených výlukových časů, tomu odpovídající nasazení lidských a technických zdrojů a případné zavedení 12 hodinového směnného provozu. Je nutné časový harmonogram uzpůsobit a stavbu provádět tak, aby byla dodržena lhůta výstavby stanovená v POV (730 dní) pro stavební část díla. Pokud to provozní podmínky stavby umožní, zadavatel požaduje, aby ukončení výlukových prací nebylo plánováno na dny pracovního volna a pracovního klidu, případně v pracovní dny po 16.00 hod,
- součástí zadání je i případné provedení aktualizace harmonogramu prací včetně platebního kalendáře na základě daného objemu finančních prostředků stavby potvrzeného objednatelem. Aktualizovaný harmonogram předloží zhotovitel (pokud to bude

vyžadováno) každoročně do 1/Q příslušného roku aktualizaci 1x v tištěné formě a 1 x digitálně,

- v případě, že zhotovitel bude požadovat nad rámec POV poskytnutí pozemku, ke kterému má objednatel právo hospodařit, musí být tento požadavek předán objednateli nejméně čtyři měsíce před předpokládanou dobou nájmu předmětného pozemku,
- zhotovitel bude plynule v průběhu výstavby koordinovat provádění díla s předpokládanými souběžně realizovanými stavbami – viz odst. 2.2.1.
- podmínky pro období technologické přestávky :
 - a) v případě očekávaných nutných technologických přestávek ze strany zhotovitele budou tyto zahrnuty v navrženém harmonogramu stavby (Příloha nabídky, resp. Návrh smlouvy),
 - b) v případě neočekávaných nutných technologických přestávek je zhotovitel povinen bezodkladně tuto skutečnost oznámit investorovi zároveň s návrhem řešení dalšího postupu stavby.

5. Zvláštní technické podmínky dle požadavku stavebního řízení

Z projednávání této stavby v průběhu schvalování projektu pro stavebního řízení vyplynuly podmínky pro realizaci této stavby. Tyto podmínky budou součástí plnění předmětu díla a uchazeči o realizaci této stavby je zapracují do své nabídky.

Příloha č.1

Stavba: Rekonstrukce uzlu Plzeň, 1.stavba- přestavba pražského zhlaví					
SPECIFIKACE PRO SLOŽENÍ A VLASTNOSTI BETONU					
podle ČSN EN 206-1, TKP SŽDC, kap.18.2.2. a ZTKP dle kap.18.1.1.3					
Označení	Specifikace číslo				
	Druh betonu	<i>C 25/30 XA1</i>	<i>C 35/45 XA2</i>	<i>C 35/45 XA3</i>	
	Max. obsah chloridů	<i>Cl 0,2</i>	<i>Cl 0,2</i>	<i>Cl 0,2</i>	
	Max. zrno kameniva	<i>D_{max} 22</i>	<i>D_{max} 22</i>	<i>D_{max} 22</i>	
	Konzistence	<i>S2, S3, S4¹⁾</i>	<i>S2, S3, S4¹⁾</i>	<i>S2, S3, S4¹⁾</i>	
Použití	Použití	základy mimo dosah mrazu, piloty	základy mimo dosah mrazu, piloty	základy mimo dosah mrazu, piloty	
	Vzdoruje také stupňům vlivu prostředí		XA1	XA1, XA2	
	Předpokládaná provozní životnost	100 let	100 let	100 let	
Základní požadavky	Max. vodní součinitel	0,60	0,50	0,45	
	Min. třída betonu	C 25/30	C 35/45	C 35/45	
	Min. obsah cementu	300	320	360	
	Min. obsah vzduchu (%)	-	-	-	
	Mrazuvzdornost kameniva	-	-	-	
Další požadavky	Max. hodnota průsaku ČSN EN 12 390-8	50	35	20	
	Stupeň mrazuvzdornosti ČSN 73 1322	-	-	-	
	Odolnost povrchu betonu proti vodě a CHRL ²⁾ - počet cyklů	-	-	-	
	Maximální odpad při předepsaném počtu cyklů (g.m ⁻²) ČSN 73 1326	-	-	-	
Doplňující požadavky	Pevnost dosažena po	28 dnech	90 dnech	90 dnech	
	Druh cementu	-	síranovzdorný	síranovzdorný	
	Poznámka:	¹⁾ S2 pro masivní, S3 pro běžné a S4 pro hustě armované konstrukce a piloty ²⁾ není povinným parametrem - předepisuje se dle exploatace konstrukce			

Stavba: Rekonstrukce uzlu Plzeň, 1.stavba- přestavba pražského zhlaví					
SPECIFIKACE PRO SLOŽENÍ A VLASTNOSTI BETONU					
podle ČSN EN 206-1, TKP SŽDC, kap.18.2.2. a ZTKP dle kap.18.1.1.3					
Označení	Specifikace číslo				
	Druh betonu	C 25/30 XF1 C 30/37 XF1	C 25/30 XF2 C 30/37 XF2	C 30/37 XF3	C 30/37 XF4
	Max. obsah chloridů	Cl 0,2 ¹⁾	Cl 0,2 ¹⁾	Cl 0,2 ¹⁾	Cl 0,2 ¹⁾
	Max. zrno kameniva	D _{max} 22	D _{max} 22	D _{max} 22	D _{max} 22
	Konzistence	S2, S3, S4 ³⁾	S2, S3, S4 ³⁾	S2, S3, S4 ³⁾	S2, S3, S4 ³⁾
Použití	Použití	MIMO DOSAH CHRL: základy, opěry, závěrné zídky, pilíře, křídla, úložné prahy, nosné konstrukce	V DOSAHU CHRL: základy, opěry, závěrné zídky, pilíře, křídla, úložné prahy, nosné konstrukce	MIMO DOSAH CHRL: základy, opěry, závěrné zídky, pilíře, křídla, úložné prahy, nosné konstrukce	V DOSAHU CHRL: základy, opěry, závěrné zídky, pilíře, křídla, úložné prahy, nosné konstrukce
	Vzdoruje také stupňům vlivu prostředí	XC1,XC2,XC3, XD1,XD2,XA1	XC1,XC2,XC3, XC4,XD1,XD2, XA1	XC1,XC2,XC3, XC4,XD1,XD2, XA1	XC1,XC2,XC3, XC4,XD1,XD2 XD3,XA1
	Předpokládaná provozní životnost	100 let	100 let	100 let	100 let
Základní požadavky	Max. vodní součinitel	0,55 ²⁾	0,50 ²⁾	0,50	0,45
	Min. třída betonu	C 25/30	C 25/30	C 30/37	C 30/37
	Min. obsah cementu	300	300	320	340
	Min. obsah vzduchu (%)	-	4,0	4,0	4,0
	Mrazuvzdornost kameniva	Dostatečně mrazuvzdorné dle ČSN EN 12 620			
Další požadavky	Max. hodnota průsaku ČSN EN 12 390-8	50	50	35	35
	Stupeň mrazuvzdornosti ČSN 73 1322	T100	T100	T150	T150
	Odolnost povrchu betonu proti vodě a CHRL ⁴⁾ - počet cyklů	-	75	-	100
	Maximální odpad při předepsaném počtu cyklů (g.m ⁻²) ČSN 73 1326	-	Metoda A 75 cyklů/1000	-	Metoda A 100 cyklů/1000
Doplňující požadavky	Pevnost dosažena po	28 dnech	28 dnech	28 dnech	28 dnech
	Druh cementu	CEM I	CEM I	CEM I	CEM I
	Poznámka:	¹⁾ u předpjatého betonu max. obsah chloridů Cl 0,1 ²⁾ snížení z důvodu zvýšení odolnosti ³⁾ S2 pro masivní, S3 pro běžné a S4 pro hustě armované konstrukce a piloty ⁴⁾ není povinným parametrem - předepisuje se dle exploatace konstrukce			