

**Příloha č. 3 c)**

## **Zvláštní technické podmínky**

**Záměr projektu**

**Dokumentace pro společné povolení podle  
liniového zákona**

**Projektová dokumentace pro provádění stavby**

**Autorský dozor**

**„Rekonstrukce traťového úseku**

**Kadaň-Prunéřov (mimo) – Klášterec nad  
Ohří (mimo)“**

Datum vydání: 18. 10. 2023

## OBSAH

<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>2</b>
<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1 Předmět díla .....	3
1.2 Rozsah a členění Dokumentace .....	3
1.3 Umístění stavby .....	4
<b>2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....</b>	<b>4</b>
2.1 Podklady a dokumentace .....	4
2.2 Související podklady a dokumentace.....	4
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI .....</b>	<b>5</b>
<b>4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA.....</b>	<b>5</b>
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	6
4.3 Zabezpečovací zařízení .....	6
4.4 Sdělovací zařízení .....	7
4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení .....	8
4.6 Železniční svršek a spodek .....	8
4.7 Mosty, propustky, zdi .....	9
4.8 Ostatní objekty .....	11
4.9 Zásady organizace výstavby .....	11
4.10 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů) .....	11
4.11 Životní prostředí .....	12
4.12 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby – PDPS .....	12
<b>5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY .....</b>	<b>14</b>
5.1 Všeobecně.....	14
<b>6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>15</b>
<b>7. PŘÍLOHY.....</b>	<b>15</b>

## 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.

**PZS** ..... Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné

**DOSS** ..... Dotčené orgány státní správy

**ŽDC** ..... Železniční dopravní cesta

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1 Předmět díla

1.1.1 Předmětem Díla „**Rekonstrukce traťového úseku Kadaň-Prunéřov (mimo) – Klášterec nad Ohří (mimo)**“ v rozsahu km 138,760 –143 670 je:

- a) **Zhotovení Záměru projektu** dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012, Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, v platném znění, včetně příloh (dále jen „Směrnice MD V-2/2012“).
- b) **Zpracování oznámení záměru** dle § 6 (dále jen „oznámení EIA“) a **dokumentace** (dále jen „dokumentace EIA“) dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Závěr z procesu EIA bude zpracován do DUSL.
- c) **Zhotovení Projektové dokumentace pro společné povolení podle liniového zákona**, (resp. pro povolení záměru dle zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, účinného od 1. 1. 2024), která specifikuje předmět Díla v takovém rozsahu, aby ji bylo možno projednat ve společném stavebním a územním řízení, získat pravomocné společné povolení, včetně notifikace autorizovanou osobou, zajištění výkonu Autorského dozoru při zhotovení stavby a činností koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi a manuálu údržby.
- d) **Zhotovení Projektové dokumentace pro provádění stavby**, která rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět Díla v takovém rozsahu, aby byla podkladem pro výběrové řízení na zhotovení stavby,

1.1.2 Dále uváděný pojem „**Dokumentace**“ v těchto ZTP se rozumí zpracování příslušného stupně dokumentace / projektové dokumentace dle povahy Díla.

1.1.3 Cílem díla je zejména zvýšení stávající traťové rychlosti a odstranění jejích lokálních propadů, celkové zvýšení bezpečnosti provozu a zajištění plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy, dále zvýšení kultury cestování a atraktivity železniční dopravy v dané lokalitě, zvýšení bezpečnosti cestujících a zajištění všech ostatních požadavků platné legislativy a požadavků interoperability.

### 1.2 Rozsah a členění Dokumentace

1.2.1 **Dokumentace ve stupni ZP** bude členěna dle Směrnice MD V-2/2012 a bude obsahovat všechny přílohy dané touto směrnicí. Přílohy budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti. Zhotovitel provede členění ZP dle Směrnice MD V-2/2012. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P2 směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen „SŽ SM011“). Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání ZP na Centrální komisi MD.

1.2.2 Bude maximálně využito technického řešení z původního „Záměru projektu“, který je přílohou ZTP.

1.2.3 Součástí plnění je i zajištění a doplnění potřebných podkladů, (nad rámec podkladů uvedených v kapitole 2. Přehled výchozích podkladů těchto ZTP) a mapových podkladů, nezbytných ke zpracování ZP.

1.2.4 Zpracování **ekonomického hodnocení** bude provedeno podle platné rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a SŽ.

1.2.5 **Dokumentace ve stupni DUSL** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 1 vyhlášky č. 583/2020 Sb., kterou se stanoví podrobnosti obsahu dokumentace pro vydání společného povolení u staveb dopravní infrastruktury, v platném znění (dále „vyhláška č. 583/2020 Sb.“), jako dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy (v omezeném rozsahu). Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, Zhotovitel použije pro zpracování této Dokumentace přílohu P4 směrnice SŽ SM011.

- 1.2.6 **Dokumentace ve stupni PDPS** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění (dále „vyhláška 146/2008 Sb.“). Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P7 směrnice SŽ SM011.
- 1.2.7 Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, zajištění zpracování veškerých potřebných průzkumů (inženýrskogeologický, geotechnický, stavebně technický, korozní atd.) nezbytných k návrhu technického řešení.

### 1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Stavba bude probíhat na trati č. 533 v rozsahu km 138,760 –143 670.

#### Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S632300190
Kraj	Ústecký
Okres	Chomutov
Katastrální území	Miřetice u Klášterce nad Ohří, Mikulovice u Verněřova
Správce	OŘ Ústí nad Labem

#### Údaje o trati

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F2
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	120 00
Číslo trati podle TTP	533A
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	140
Číslo traťového a definičního úseku	011206, 011208
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	100
Trakční soustava	střídavá, 25 kV/stejnosměrná, 3 kV
Počet traťových kolejí	2

## 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### 2.1 Podklady a dokumentace

- 2.1.1 Neschválený Záměr projektu „Rekonstrukce traťového úseku Kadaň-Pruněřov (mimo) – Perštejn (mimo)“, zpracovatel SAGASTA, s.r.o., datum 09/2020, viz příloha 7.1.3 těchto ZTP.
- 2.1.2 Přepočet zatížitelnosti mostu v TÚ 0,112, km 139,173 – Chomutov os.n. (mimo) – Cheb (mimo)

### 2.2 Související podklady a dokumentace

- 2.2.1 Stávající geodetické a mapové podklady:

- ŽMP do hranic dráhy TÚ112 km 138,760-143,670; rok 2018
- DSPS 3. a 5. SK v ŽST Klášterec n.O.; r. 2021. mm
- DSPS propustků TÚ 0112 v km 142,694 a v km 142,992; rok 2020
- a podklady PPK:
  - PSS PPK (nestavební) pro TÚ0112 km 136,000-137,900 1.+2. kolej, SUDOP 11/2019

- PSS PPK (nestavební) pro TÚ0112 km 137,800-139,900 1.+2. kolej, PROGI spol. s r.o., rok 2016
- TPZ (Technický projekt zajištění) PPK TÚ0112 km 141,000-143,055 1.+2. kolej, SŽG, rok 2007
- PSS PPK (nestavební) pro TÚ0112 km 142,900-143,400 1.+2. kolej, PROGI spol. s r.o., rok 2016
- TPZ (Technický projekt zajištění) PPK TÚ0112 km 143,400-143,950 1.+2. kolej, SŽG, rok 2007

zajistí Objednatel prostřednictvím SŽG. Ostatní potřebné podklady pro zpracování dokumentace si zajistí Zhotovitel na vlastní náklady.

- 2.2.2 Geodetické a mapové podklady pro TU 0112 v rozsahu km 138,760 –143 670 do hranic dráhy z roku 2018 zajistí Objednatel prostřednictvím SŽG. Ostatní potřebné podklady pro zpracování dokumentace si zajistí Zhotovitel na vlastní náklady.
- 2.2.3 Projekt stávajícího stavu osy koleje (PSS PPK) ve správě SŽG v rozsahu stavby.

### 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací, a to i cizích investorů.
- 3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
- a) **Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Pruněřov (včetně)**, investor SŽ, ve stupni ZP zpracovatel SUDOP Praha a.s., zadána DUSP,
  - b) **GSM-R Chomutov – Cheb**, investor SŽ, zpracovatel DSP+PDPS a zhotovitel stavby Kontron Transportation s.r.o., stavba ve zkušebním provozu
  - c) **ETCS+DOZ Ústí nad Labem – Cheb**, investor SŽ, probíhá zpracování ZP společností SUDOP Praha, a.s.

### 4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA

#### 4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Zhotovitel zpracuje Dokumentaci v souladu s požadavky směrnice SŽ SM011.
- 4.1.2 Zhotovitel díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části z předchozího stupně dokumentace a související dokumentace, a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.3 Zhotovitel Dokumentace bude kooperovat ve vzájemné součinnosti se zhotovitelem zajišťujícím uzavírání smluvních dokumentů (příprava podkladů nezbytných pro uzavírání smluvních dokumentů, apod.)
- 4.1.3.1 Zhotovitel zpracuje 3D vizualizace v rozsahu 2 ks - most v ev. km 139,173 dle kapitoly 9. Vizualizace, zákresy do fotografií VTP/DOKUMENTACE/06/23.
- 4.1.4 Stupeň dokumentace DUSL+PDPS podléhá procesu Trackside Approval, tj. schválení traťové části ERTMS Agenturou Evropské unie pro železnice (dále jen „ERA“) dle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, v platném znění. Zhotovitel na základě seznamu položek schvalovacího souboru (viz příloha 7.1.1 těchto ZTP) vyplní podklady pro Trackside Approval a aktualizuje dotčené části Dokumentace dle požadavků a připomínek ERA. Podklady pro schválení v ERA se rozumí vyplnění dokumentu "Appendix A" (viz <https://www.era.europa.eu>) a vytvoření schvalovacího souboru přehledu odkazů (tabulka ve formátu \*.XLSX) na části Dokumentace, které budou použity pro Trackside Approval. Tato část bude součástí Dokladové části – Doklady objednatele (N.5). V tomto souboru budou identifikovány všechny části Dokumentace, SO/PS (odkazy do příslušných

částí Dokumentace), které řeší úpravu, zavedení, nebo doplnění systému ERTMS, a tedy podléhají povinnosti schválení v ERA.

- 4.1.5 Zhotovitel v Souborech prací doplní dle Metodiky měření pro účely článku 12 Červené knihy FIDIC (1. vydání, 05/2019 – schváleno MD dne 7. 5. 2019, [https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2019\\_5\\_metodika\\_mereni.pdf](https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2019_5_metodika_mereni.pdf)) označení do položek, které spadají do Kategorie 1 (skupiny měření s označení „G“ - položka je měřena geodeticky). Takto budou označeny skupiny položek č. 1227, 1228, 1229, 1237, 1238, 1239, 1257, 1258, 1259, 1284 a 1289 (OTSKP). Označení bude provedeno dle výše zmíněné metodiky do Technické specifikace příslušných položek.
- 4.1.6 Zhotovitel v případě jednání s provozovatelem distribuční soustavy GasNet, s.r.o. bude postupovat dle metodického postupu uzavřeného mezi SŽ a GasNet, s.r.o. Metodický postup bude poskytnut Objednatelem na vyžádání.
- 4.1.7 Definitivní předání Dokumentace dle odst. 3.4.18 VTP/DOKUMENTACE/06/23 proběhne na médiu: USB flash disk.
- 4.1.8 Zhotovitel zpracuje vazbu na Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty (JZP ŽDC). Stavové informace (logy), doplňková data a záznamy zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a DDTS budou ukládána v Jednotném záznamovém prostředí železniční dopravní cesty do vybraných užitečných úložných oblastí (UÚO). Při návrhu vazby na JZP ŽDC bude postupováno dle dokumentu „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“ viz příloha č. 7.1.2 těchto ZTP.

## **4.2 Dopravní technologie**

- 4.2.1 Dopravní technologie, výhledové rozsahy a organizace osobní a nákladní dopravy budou rámcově vycházet z dokumentace „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem - Cheb“ a dále z aktuálních požadavků objednavatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí Správa železnic GŘ O6. Na základě tohoto rozsahu dopravy bude vypracován modelový GVD. Budou uvedeny parametry typových vlaků.

## **4.3 Zabezpečovací zařízení**

### **4.3.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.3.1.1 ŽST Kadaň-Prunéřov je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením s kolejovými obvody 275Hz (relé DSŠ). Jedná se o SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620.
- 4.3.1.2 Mezistaniční úsek Kadaň-Prunéřov (mimo) – Klášterec nad Ohří (mimo) je vybaven TZS 3. kategorie (dle TNŽ 34 2620), typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel (AHP-03), umožňující obousměrné jízdy. Volnost traťového úseku je zjišťována počítači náprav Frauscher AZF. Tento úsek je řízen z JOP v Karlových Varech.
- 4.3.1.3 V předmětném úseku je pro ovládání zabezpečovacích zařízení vybudováno JOP Klášterec nad Ohří, ze kterého je možné ovládat SZZ ŽST Klášterec nad Ohří, Perštejn a Stráž nad Ohří, včetně přilehlých TZS a PZS. Dálkové ovládání všech zabezpečovacích zařízení v úseku Kadaň-Prunéřov (mimo) – Karlovy Vary (mimo) je dále možné z JOP umístěného v dopravní kanceláři ŽST Karlovy Vary. V celém úseku je zábrzdna vzdálenost 700 m.

### **4.3.2 Požadavky na nový stav**

- 4.3.2.1 V rámci stavby bude vybudováno nové zabezpečovací zařízení s přípravou na budoucí výhradní provoz ETCS. Systém ETCS bude vybudován v související samostatné stavbě. Dle rozsahu stavby ETCS bude nutné koordinovat rozsah projekčních prací.
- 4.3.2.2 Zařízení v celém úseku bude opět dálkově ovládáno z RDP Karlovy Vary.

- 4.3.2.3 V ŽST Kadaň-Prunéřov a ŽST Klášterec nad Ohří budou provedeny úpravy SZZ pro navázání nového TZZ. Jedná se o úpravy stávajícího SZZ, případně nového SZZ (v závislosti na postupu výstavby jednotlivých staveb) připravovaného v rámci jiných staveb na této trati.
- 4.3.2.4 V mezistaničním úseku Kadaň-Prunéřov – Klášterec nad Ohří bude provedena výstavba nového TZZ.
- 4.3.2.5 Veškerá kabelizace bude navržena v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE včetně posouzení ostatních inženýrských sítí z hlediska vlivu uvažované střídavé trakční soustavy 25 kV.
- 4.3.2.6 Pro všechna nová zabezpečovací zařízení bude navržena diagnostika s přenosem diagnostických dat do stanoveného místa soustředěné údržby. Diagnostika musí vycházet z koncepce TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z.
- 4.3.2.7 Pro zjišťování volnosti kolejových úseků budou navrženy počítače náprav, vyhotovující TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238–3, které budou rozmístěny optimalizovaně ve vazbě na zpracovanou dopravní technologii.
- 4.3.2.8 Součástí bude řešení problematiky napájení nových zabezpečovacích zařízení.
- 4.3.2.9 Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů i napojení na stávající/nové úseky bude nutné vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné a dočasné stavy zabezpečovacích zařízení.

#### **4.4 Sdělovací zařízení**

##### **4.4.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.4.1.1 V daném úseku se nachází dálkový metalický kabel typu DK Chomutov – Klášterec n. O. typ ŽDK1, traťový kabel TCE...ZE 20XN0,8, DOK Správy železnic 36 vláken + 72 vláken dodávaný v rámci stavby GSM-R, nachází se zde rovněž optický kabel ČDT 96 vláken uložený v trubce Správy železnic a 2x HDPE trubka. V jednotlivých úsecích se nachází VTO.
- 4.4.1.2 Traťový úsek je pokryt rádiovým signálem GSM-R.

##### **4.4.2 Požadavky na nový stav**

- 4.4.2.1 Pro všechny dílčí úseky stavby platí nutnost vybudování nového traťového metalického kabelu 15XN 0,8 (stávající bude v době realizace stavby za hranicí ekonomické životnosti). Traťový kabel bude v provedení dle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE.
- 4.4.2.2 V rámci pokládky nového traťového kabelu budou navrženy HDPE trubky, dálkový optický kabel a traťový optický kabel v souladu s TS 1/2022-SZ Optické kabely a jejich příslušenství v přenosové síti státní organizace Správa železnic a HDPE trubka pro budoucí detekci lomu kolejnice.
- 4.4.2.3 Bude navržena úprava a doplnění technologické datové sítě včetně návrhu doplnění aktivních prvků (switche L2 a L3) a úprava a doplnění přenosové sítě IP MPLS GSM-R.
- 4.4.2.4 Stávající optický kabel 96 vl. ve vlastnictví ČDT a.s. v trubce SŽ bude vymístěn do nové HDPE trubky.
- 4.4.2.5 Bude navržena úprava a doplnění DDTS. Klientské pracoviště DDTS ohlašovny požáru u HZS SŽ (JPO Ústí nad Labem a COIS HZS SŽ v Praze) budou vhodně doplněna o tzv. vyskakovací okno „POŽÁR“, které bude obsahovat informaci o objektu, místnosti a identifikaci požárního hlásiče a současně bude doprovázeno akustickou signalizací, která bude aktivní až do jejího zrušení obsluhou klientského pracoviště HZS SŽ.



## **4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení**

### **4.5.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.5.1.1 Traťový úsek Kadaň-Prunéřov – Ostrov nad Ohří je elektrizovaný jednofázovou trakční soustavou 25kV, 50Hz a stejnosměrnou 3kV. Styk soustav je v žkm 138,780(neutrální pole je i kolejové). Závěsy TV jsou na šikmých nebo svislých izolovaných konzolách a částečně na branách se směrovými lany. Elektrizace byla provedena na začátku nového tisíciletí (stavba „Elektrizace trati Kadaň-Karlovy Vary Horní nádraží“ rok 2005 – 2006). Napájení je realizováno z TNS Karlovy Vary Bohatice přes SpS Vojkovice a TNS Kadaň. S ohledem na stáří je trakční vedení ve vyhovujícím stavu, vyjma ojedinělých míst.
- 4.5.1.2 Ukolejnění z doby stavby „Elektrizace trati Kadaň- Karlovy Vary Horní nádraží“ rok 2005 – 2006.
- 4.5.1.3 V úseku Kadaň-Prunéřov – Klášterec nad Ohří je instalován rozvod 6kV 75 Hz.

### **4.5.2 Požadavky na nový stav**

- 4.5.2.1 Dokumentace navrhne v odpovídajícím rozsahu systém DŘT s přenosem pomocí optické datové sítě do automatizovaného systému dispečerského řízení pevných elektrických trakčních zařízení (ASDŘ PETZ). V dotčené TT Kadaň Prunéřov bude instalován tenký klient, kterým bude možno signalizovat stavy a ovládat zařízení TT.
- 4.5.2.2 V TT Prunéřov bude instalován MŘS (Místní řídící systém). Na velině bude umístěno technologické PC pro dolkové ovládání celého TT Prunéřov
- 4.5.2.3 Komunikace DŘT a ED bude provedena přes technologickou datovou síť (TDS) komunikačním protokolem dle IEC 60870-5-104. Signály budou přenášeny na ED Ústí nad Labem. Systém DŘT bude připojen na TDS pomocí optického kabelu. Navržené metalické a optické rozvody pro TDS budou součástí PS sdělovacího zařízení.
- 4.5.2.4 Signály z DDTS budou přenášeny přes InS a následně zobrazeny na tenkém nebo tlustém klientu popřípadě na ED Ústí nad Labem. Navržené metalické a optické rozvody pro připojení zařízení do DDTS budou součástí PS sdělovacího zařízení.
- 4.5.2.5 Pro dotčený traťový úsek navrhne dokumentace v nezbytném rozsahu výškovou a směrovou regulaci trakčního vedení. Dále bude v závislosti na kolejových úpravách navrženo částečné využití stávajícího trakčního vedení a dále v nezbytném rozsahu zřízení trakčního vedení zcela nového.
- 4.5.2.6 Dojde k demontáži rozvodů 6kV/75 Hz včetně trafo kiosků. Avšak napájení musí být zachováno po celou dobu rekonstrukce v úseku Kadaň Prunéřov – Chomutov.
- 4.5.2.7 Napájení zařízení v traťovém úseku bude navrženo z trakce a distribuční sítě.

## **4.6 Železniční svršek a spodek**

### **4.6.1 Stávající stav**

- 4.6.1.1 Ve stavbou dotčených úsecích je železniční svršek převážně tvořen kolejnicemi S49 z roku 1978-1981 na pražcích betonových SB5 nebo SB6 z let 1978–1988. V traťovém úseku Kadaň-Prunéřov – Klášterec nad Ohří se nachází skok kilometáže km 140,000 = km 141,140, od něj je obnovený svršek v koleji č. 1 z kolejnic tvaru S49 z roku 2004 a v koleji č. 2 z roku 1970 na betonových pražcích tvaru B91S z let 2002–2004. Pražce B91S vykazují trhliny a jsou pro další upotřebení nepoužitelné. Koleje jsou svařeny do bezстыkové koleje. Stav železničního svršku je úměrný jeho stáří a provoznímu zatížení.



- 4.6.1.2 Železniční spodek neprodělal významnější stavební zásahy. Dále jsou v celém úseku částečně zanesené příkopy. Odvodnění je místy nefunkční, a to zejména v zářezích. Současné svahy a odřezy jsou místy nestabilní a dochází k jejich sesuvům.

#### **4.6.2 Požadavky na nový stav**

- 4.6.2.1 Dokumentace navrhne rekonstrukci železničního svršku a spodku v rozsahu potřebném pro zajištění spolehlivosti provozu s potřebnou kapacitou, odstranění lokálních propadů rychlosti a zvýšení traťové a cestovní rychlosti až na 160 km/h v cílovém stavu, dosažení traťové třídy zatížení D4 a prostorové průchodnosti Z-GC. Navrženy budou geometrické parametry kolejí a zavedeny rychlostní profily V, V130, V150. Rychlostní profil V<sub>k</sub> bude sledován pouze jako výhledový a jeho zavedení nebude předmětem této stavby.
- 4.6.2.2 Odstranění zrušené zastávky Verněřov.
- 4.6.2.3 V úseku Kadaň-Pruněřov (mimo) – Klášterec nad Ohří (mimo) je navržena celková rekonstrukce obou traťových kolejí. Směrové řešení v trati vychází ze stávajících poměrů a navržená osa kolejí v trati vede ve stávající stopě s minimálními posuny. Výškové řešení traťového úseku vychází ze stávajícího výškového profilu trati, s respektováním požadavků na minimální tloušťky kolejového lože nad mostními objekty.
- 4.6.2.4 Ve všech úsecích žel. svršku je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku obou traťových kolejích na tvar 60E2 na betonových pražcích délky 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním.
- 4.6.2.5 Dokumentace navrhne použití nového materiálu. Možný výzisk pražců SB5, SB6 bude předán po kategorizaci ST Most. Výzisk kolejnic bude předán po kategorizaci ST Most. Navržena bude v celé délce nová výstroj trati. Zřizované kolejové lože bude v maximálním možném rozsahu navrženo z recyklovaného kameniva pro snížení spotřeby nového materiálu. Přechody z otevřeného na uzavřené kolejové lože budou projednány v rámci profesních porad.
- 4.6.2.6 Rekonstrukce železničního spodku a odvodnění je navržena ve všech úsecích, kde dojde k rekonstrukci žel. svršku. Provedení IGP žel. spodku proběhne ve spolupráci s odborem O13 za účelem stanovení jeho rozsahu, před zahájením realizace IGP bude na O13 předložen k odsouhlasení projekt IGP odpovídající danému stupni dokumentace. Navrhovaná skladba žel. spodku bude následně projednána s O13. Odvodnění bude přednostně navrženo jako otevřené, ve stísněných případech se připouští odvodnění uzavřené (trativody). Navržené řešení bude průběžně projednáváno v rámci profesních porad.
- 4.6.2.7 Vzhledem k tomu, že se konec stavby (ZV č. 1 a KV č. 2 žst Klášterec nad Ohří) nachází v zářezu a sklon nivelety klesá do žst. Klášterec nad Ohří, může rozsah rekonstrukce odvodnění přesahovat konec stavby za účelem zajištění funkčnosti odvodnění a jeho navázání na stávající stav.
- 4.6.2.8 V místech s nedostatečnou šířkou svahu tělesa železničního spodku navrhne dokumentace jeho rozšíření pro zajištění drážní stezky. Dokumentace dále navrhne zpevnění a ochranu svahu tělesa železničního spodku. V řešeném úseku bude proveden návrh úpravy přilehlých svahů, případně úpravy vegetace.
- 4.6.2.9 V rámci stavby bude odstraněn skok staničení v trati v km 140,000/141,140.

### **4.7 Mosty, propustky, zdi**

#### **4.7.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.7.1.1 V rekonstruovaném úseku se nachází 2 mosty, 5 propustků a mostní opěry po zrušeném nadjezdu v km 142,500 a 4 opěrné zdi.

- 4.7.1.2 Most v ev. km 139,173 – Mostní objekt z roku 1977 o 3 polích, počet kolejí 2, počet konstrukcí 6, počet podpěr 4. Most překonává komunikaci II/568 a trvalý vodní tok (každé krajní pole). Délka mostu 45,72 m, šířka 9,9 m, výška 7,78 m. Rozpětí polí 5,6 + 11,8 + 5,6 m. Krajní pole jsou tvořeny železobetonovými deskami MZD 6,0, střední pole dodatečně předpjatými prefabrikovanými nosníky KDP. Na nosné konstrukci jsou osazeny chodníkové prefabrikované konzoly KO-1. Nosná konstrukce je uložena na betonové ozuby. Opěry jsou železobetonové. Pilíře jsou tvořeny 8 železobetonovými sloupy a úložnými prahy. Stav 2/3. Zbytková životnost objektu je dle „Doplňující diagnostický průzkum a statické posouzení mostní konstrukce v km 139,173, TU 0112 v úseku Kadaň Pruněřov – Klášterec nad Ohří, etapa B (Kloknerův ústav 04.2023) 5 let. V současné době OŘ připravuje provizorní opatření na sanaci spodní stavby.
- 4.7.1.3 Most ev. km 141,739 – Mostní objekt z roku 1870 o 1 poli, počet kolejí 2, počet konstrukcí 2, počet podpěr 2. Rozpětí pole 16,8 m. Most vede přes místní komunikaci III. třídy a trvalý vodní tok. Délka mostu 33 m, šířka 9,3 m, výška 13,8 m. Most má ocelovou trámovou svařovanou nosnou konstrukci bez mostovky. Opěry jsou kamenné s železobetonovými úložnými prahy a závěrnými zídkami a svahovými křídly. Ložiska jsou ocelová vahadlová. Stav 2/2. Závady v GPK v upevnění mostnic, drážebnost upevňovadel provizorně zajištěna do doby rekonstrukce objektu.
- 4.7.1.4 Propustek ev. km 139,760 – betonový trubní z roku 1977 DN 600 s kolmými čely a degradovanými římsami, šířka objektu 15,0 m.
- 4.7.1.5 Propustek ev. km 139,852 – kombinovaný trubní DN 600 a kamenný deskový s kolmými čely, šířka objektu 21,60 m.
- 4.7.1.6 Propustek ev. km 142,694 – kamenný klenutý z roku 1871 s kolmými čely a šikmými svahovými křídly s vysokou přesypávkou, světlost otvoru 1,30 m, šířka objektu 29,20 m.
- 4.7.1.7 Propustek ev. km 142,992 – kamenný klenutý s kolmými čely a šikmými svahovými křídly s vysokou přesypávkou z roku 1871, světlost otvoru 0,95 m, šířka objektu 33,50 m.
- 4.7.1.8 Propustek ev. km 143,410 – kamenný klenutý s kolmými čely a šikmými svahovými křídly z roku 1871, vlevo není dodržen VSMP, objekt se zábradlím, světlost otvoru 1,30 m, šířka 9,50 m.

#### **4.7.2 Požadavky na nový stav**

- 4.7.2.1 U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů (čj. 11728/2021-SŽ-GŘ-O13, ze dne 4. března 2021) a prokázána přechodnost traťové třídy TTZ D4/120 a D2/160.
- 4.7.2.2 V dotčených traťových úsecích budou na základě výsledků stavebně-technického a inženýrsko-geologického průzkumu navrženy sanace nebo zřízení nových opěrných a zárubních zdí v závislosti na zvoleném směrovém a výškovém řešení koleje.
- 4.7.2.3 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2 ed. 2 do 2. třídy tratí.
- 4.7.2.4 Další požadavky na zpracování mostních objektů jsou uvedeny ve VTP/DOKUMENTACE.
- 4.7.2.5 Pro mostní objekty a zdi bude pro ZP zpracována Tabulka objektů dle přílohy P15 směrnice SŽ SM011, která bude pro další stupně dokumentace rozpracována.

## **4.8 Ostatní objekty**

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

## **4.9 Zásady organizace výstavby**

- 4.9.1 ZOV bude obsahovat povodňový a havarijný plán stavby
- 4.9.2 ZOV budou zpracovány s ohledem na závěry části týkající se hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.
- 4.9.3 Návrh dopravní technologie bude zahrnovat návrh dopravních opatření během jednotlivých etap výstavby a stavebních postupů a dále požadavky na kolejové a napěťové výluky a výluky zabezpečovacího zařízení. Zhotovitel bere na vědomí, že rozsah výluk je nutné minimalizovat.
- 4.9.4 Zhotovitel bude pro zhotovení stavby, z důvodu minimalizace dopadů stavebních prací na železničním provozu, předpokládat případné potřebné snížení rychlosti v provozované koleji kolem pracovního místa (pracovních míst) na 80 km/h (není-li stávající rychlost v provozovaných kolejích nižší), a to za podmínek:
- a) Zajištění bezpečného provozování dráhy z hlediska stability koleje s případným návrhem konkrétních stavebních opatření (týká se stavebních postupů, kdy se v sousední koleji provádí úpravy železničního spodku);
  - b) Prostor staveniště, resp. prostor pro provádění bude zabezpečen/ohrazen proti neúmyslnému vstupu do prostoru provozované koleje schválenými mechanickými bezpečnostními zábranami (viz schválené zábrany <https://www.spravazeleznice.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc/varovne-systemy>);
  - c) Pro práce/pohyb strojních mechanismů, které svým konstrukčním řešením mohou zasáhnout do profilu provozované koleje, lze použít pouze takové stroje, které jsou vybaveny bezpečnostním systémem omezující otočení pro zamezení střetu projíždějícího vlaku s pracovním strojem, resp. omezovačem zdvihu. Tyto omezovače musí být při práci vždy správně naprogramovány/nastaveny, zapnuté a plně funkční. O funkčnosti, nastavení a použití je povinen Zhotovitel vést písemný záznam.
- 4.9.5 V případě, že nelze splnit podmínky a) a b), není možné jezdit vyšší rychlostí než (stávajících) 50 km/h.
- 4.9.6 Zhotovitel zapracuje všechny výše uvedené podmínky pro rychlost 80 km/h v provozované koleji vedle pracovního místa, a to včetně návrhu umístění bezpečnostních prvků a použití strojů s omezovači do plánu BOZP, včetně povinností Koordinátora BOZP při výstavbě na pravidelné proškolení a kontrolu dodržování pravidel (omezovače otáčení, resp. zdvihu, vyklizení pracoviště, atp.).
- 4.9.7 Zhotovitel bude informovat Objednatele a projedná s ním případy, kdy návrhová rychlost v provozované koleji vedle pracovního místa 80 km/h:
- a) nebyla z technických důvodů/ (fyzických podmínek) možná;
  - b) představovala by oproti rychlosti 50 km/h citelné zvýšení finančních nákladů na realizaci akce z důvodu odlišného technického řešení, a to více než 5 %, nebo pokud by se stavba z důvodu zvýšených nákladů stala ekonomicky neefektivní;
  - c) představovala citelný nárůst nároků na nepřetržité výluky (například noční nickolejné výluky v případě nutnosti výstavby souvislého pažení v ose os).

#### **4.10 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů)**

- 4.10.1 V případě nutnosti doplnění nebo aktualizace geodetických a mapových podkladů je součástí zakázky jejich doplnění nebo aktualizace Zhotovitelem. Zbylé části geodetické dokumentace jsou předmětem plnění a Zhotovitel si je ocení.
- 4.10.2 Zhotovitel vyřeší napojení nového směrového a výškového řešení osy koleje na všechny navazující úseky trati. Dokumentaci osy koleje (projekt stávajícího stavu PPK) pro všechny navazující úseky trati poskytne prostřednictvím Objednatele příslušná SŽG.
- 4.10.3 Součástí odevzdané dokumentace bude i doplněná tabulka „Přehled majetko-právního vypořádání staveb“. AZI objednatel před započítáním prací poskytne zhotoviteli vzor tabulky s názvem: „Přehled majetkoprávního vypořádání staveb.xls“, která bude závazná pro všechny stadia stavby a po celou dobu stavby bude postupně aktualizována zhotovitelem a bude předávána dle dohody s AZI objednatel. Tabulka slouží jako podklad pro následnou kontrolu aktuálního stavu majetkoprávního vypořádání po ukončení stavby.
- 4.10.4 V průběhu zpracování projektové dokumentace budou Zhotovitelem na jeho náklady provedeny veškeré geodetické práce v rozsahu potřebném pro řádné zpracování projektové dokumentace. V rámci DUSP stavby bude provedeno ověření a doplnění stávajícího stavu inženýrských sítí (aktualizovaného), u kterých by mohlo dojít k závažné kolizi v návrhu technického řešení.
- 4.10.5 Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí a pozemků v místech, kde dochází k nezbytnému zásahu mimo hranici dráhy, musí být aktualizované a ověřené. Součástí zakázky je vyhotovení všech geometrických plánů nezbytných pro majetkoprávní vypořádání projektu. Zhotovitel zajistí veškeré podklady pro majetkoprávní vypořádání v souladu se zákonem č. 416/2009 Sb. v platném znění.
- 4.10.6 Dokumentace pro zeměměřickou činnost externích firem je k dispozici na adrese <https://www.spravazeleznice.cz/szg/dokumenty-ke-stazeni/externi>

#### **4.11 Životní prostředí**

##### **4.11.1 Fáze ZP**

- 4.11.1.1 Upozorňujeme, že záměr se nachází v blízkosti EVL a PO Doupovské hory a záplavového území toku Ohře.

##### **4.11.2 Fáze DUSL**

- 4.11.2.1 Dokumentace v rozsahu dle Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. bude zpracována na základě požadavku Závěru zjišťovacího řízení. Položka Dokumentace bude samostatně oceněna a v případě, že příslušný úřad ukončí proces EIA vydáním Závěru zjišťovacího řízení, bude o tuto část snížena cena díla (méněpráce) a cena díla.

#### **4.12 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby – PDPS**

- 4.12.1 **Zhotovitel Dokumentace v Soupisech prací uvede jednotlivé položky odpadů dle kategorií, které budou následně souhrnně vyčísleny za celou stavbu v SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy v rozřazení do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů, kde budou tyto souhrnné položky sloužit k ocenění v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS. Podrobný postup je uveden v následujících bodech.**
- 4.12.2 **Ustanovení Směrnice SŽDC č. 20 pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty, Článek 3.9 ruší a nahrazuje následujícím zněním uvedeným v kapitole 4.12.3.**

#### 4.12.3 Úpravy položkových rozpočtů

- a) v soupisech prací jednotlivých SO/PS bude pro účely evidence vždy uvedena **R-položka „Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“**. Položka bude zahrnovat veškeré poplatky provozovateli skládky, resp. recyklačního centra dle typu a kategorie odpadů a dopravu z místa stavby na skládku, resp. recyklačního centra,
- b) pro činnosti, které by mohly být původci odpadů (např. výkopové práce) budou volené položky, jejíž součástí není uvedená doprava. V technické specifikaci položky bude uvedeno, že se jedná o položku bez dopravy,
- c) doprava pro opětovné využití vyzískaného materiálu (např. výkopové práce pro další využití na stavbě, do zemníků apod.) bude kalkulovaná samostatnou položkou pro vodorovnou a svislou dopravu, přemístění, přeložení, manipulace do vzdálenosti odpovídající potřebám manipulace. V doplňujícím popisu položky bude uvedeno, že materiál z položky není určen na skládku, resp. recyklačního centra,
- d) u položek soupisu prací jednotlivých SO/PS **„Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“** bude v popisu položky jako doplňující název uvedeno **„NEOCEŇOVAT – Evidenční položka(neoceňovat v objektu SO/PS, položka se oceňuje pouze v objektu SO 90-90)“** a v označení „Varianta“ bude nastavena hodnota 901, v případě duplicitní položky v jednom dílu bud označení varianty provedeno vzestupnou řadou celých čísel od hodnoty 901 (tzn. 901 až 999),
- e) měrné jednotky uvedené v jednotlivých soupisech prací musí být vždy shodné s měrnými jednotkami uvedenými v přehledu odpadů a v objektu Likvidace odpadů. V případě nesouladu je toto pokládáno a vadu díla.
- f) Kalkulace položky „Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“ v přípravě bude provedena jako součet položek:
  - poplatek na skládku dle kategorie odpadu a množství, a to dle aktuálního ceníku vybrané skládky v přípravě,
  - ceny za t/km dle množství odpadu a vzdálenosti předpokládané skládky, přičemž vzdálenost může být specifikována v rozsahu pásmové dopravy.

#### 4.12.4 Způsob vytvoření položek likvidace odpadů včetně dopravy

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

##### 4.12.4.2 Označení a název položky:

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

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

##### Příklad:

Původní položka OTSKP bez dopravy:

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

Nová R položka s dopravou:

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

##### 4.12.4.3 Popis položky

V popisu položky bude uveden text:

Evidenční položka. Neoceňovat v objektu SO/PS, položka se oceňuje pouze v objektu SO 90-90.

#### 4.12.4.4 Technická specifikace položky

##### 1. Položka obsahuje:

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

##### 2. Položka neobsahuje:

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

##### 3. Způsob měření:

- [měrná jednotka – nejčastěji Tuna] určující množství odpadu vytríděného v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění

#### Poznámka:

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

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

#### 4.12.5 SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy

- 4.12.5.1 součástí objektu SO-90-90 bude souhrn všech odpadů stavby, který bude zahrnovat veškerý odpad z celé stavby v roztřídění do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS,
- 4.12.5.2 zhotovitel v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby ocení celkové množství daného typu/kategorie odpadu, které je součástí Všeobecného objektu,
- 4.12.5.3 pro účely kontroly fakturace zůstávají položky odpadů s množstvím v jednotlivých SO a PS. Tyto položky nejsou zhotovitelem v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby oceňovány,
- 4.12.5.4 v soupisu prací je SO 90-90 je zařazen do členění objektů dle Manuálu pro strukturu dokumentace a popisové pole: R.90 SO 90-90 - Likvidace odpadů včetně dopravy, v kategorii monitoringu (Formulář SOPS, XDC) do členění D.9.9 - Odpady.

#### 4.12.6 Souhrnný rozpočet

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

## 5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

### 5.1 Všeobecně

- 5.1.1 Zhotovitel bere na vědomí, že musí respektovat Objednatelům rezervované termíny výluk pro provedené inženýrsko-geologického průzkumu a plně tyto termíny využít.



Případný požadavek nad rámec výluk rezervovaných je nutné nárokovat, dle pravidel pro plánování výlukové činnosti, nejméně 3 měsíce před požadovaným termínem průzkumu, a to v přiměřeném množství a s ohledem na omezení železničního provozu. Zhotovitel dále bere na vědomí, že přednostně budou využívány výlukové časy sjednané pro činnost příslušného OR.

- 5.1.2 K žádosti o výluk (y) je potřeba doložit přesnou polohu sond (vrtů) v km a je třeba určit, zda je vyjma výluky koleje potřeba i výluka napětí trakčního vedení (jsou – li mimo kopaných sond prováděny např. i vrtané sondy)
- 5.1.3 Zhotovitel je povinen zajistit plnění projekčních prací v takové návaznosti, aby mohl být dodržen smluvní harmonogram prací a zajištěno řádné projednání dokumentace s odbornými složkami Objednatele a dotčenými orgány státní správy.
- 5.1.4 Dokumentace ve stupni ZP bude zpracována ve vizuálním stylu a jednotné struktuře SŽ. Šablona dokumentace je ke stažení na Portálu modernizace dráhy na webových stránkách: <https://modernizace.spravazeleznice.cz/nastroje/sablonyzameruprojektu>.

## 6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým vnitřním dokumentům a předpisům a typové dokumentaci na webových stránkách:

**www.spravazeleznice.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“** (<https://www.spravazeleznice.cz/o-nas/vnitri-predpisy-spravy-zeleznice/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 telematiky a diagnostiky  
Odbor servisních služeb, OHČ**

Jeremenkova 103/23  
779 00 Olomouc

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

kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782

Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

## 7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Seznam položek schvalovacího souboru Trackage Approval
- 7.1.2 Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC, v. 1.00 – 07/2022
- 7.1.3 Neschválený Záměr projektu „Rekonstrukce traťového úseku Kadaň-Prunéřov (mimo) – Perštejn (mimo)“, zpracovatel SAGASTA, s.r.o., datum 09/2020.