

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



*Správa železniční dopravní cesty*

Příloha č. 3 c)

## **ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

### **INŽENÝRSKOGEOLOGICKÝ PRŮZKUM**

**„Rekonstrukce mostu v km 41,791**

**trati Tábor-Písek“**

Datum vydání: 9.10.2018

A handwritten signature in blue ink is located at the bottom of the page. The signature is cursive and appears to be 'Ing. Karel Hájek'.

## Obsah

<b>1.</b>	<b>SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1.	PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2.	HLAVNÍ CÍLE ZADÁNÍ.....	3
1.3.	MÍSTO STAVBY.....	3
1.4.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ) .....	3
1.5.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ.....	4
<b>2.</b>	<b>PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....</b>	<b>5</b>
2.1.	ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	5
2.2.	OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ .....	5
<b>3.</b>	<b>KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI, VÝLUKOVÁ ČINNOST .....</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>POŽADAVKY NA ROZSAH A PROVEDENÍ IGP .....</b>	<b>5</b>
4.1.	ETAPA 1 - PŘÍPRAVNÉ PRÁCE .....	5
4.2.	ETAPA 2 - VRTNÉ PRÁCE, POLNÍ ZKOUŠKY, DOKUMENTACE A ODBĚR VZORKŮ.....	6
4.3.	ETAPA 3 - LABORATORNÍ ZKOUŠKY.....	8
4.4.	ETAPA 4 - VYHODNOCENÍ ZÍSKANÝCH PODKLADŮ A ZPRACOVÁNÍ ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY .....	8
<b>5.</b>	<b>DOPORUČENÝ SEZNAM ČSN, TKP, TP .....</b>	<b>8</b>
5.1.	EVROPSKÉ GEOTECHNICKÉ NORMY .....	8
5.2.	ČESKÉ NÁRODNÍ NORMY .....	9
5.3.	TECHNICKÉ PODMÍNKY, SMĚRNICE A TECHNOLOGICKÉ PŘEDPISY .....	9
<b>6.</b>	<b>SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>9</b>
6.1.	OBECNĚ ZÁVAZNÉ PŘEDPISY.....	9
6.2.	INTERNÍ PŘEDPISY .....	9

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je zpracování inženýrskogeologického průzkumu pro založení spodní stavby v rámci výstavby nového mostního objektu v km 41,791 trati Tábor-Písek.
- 1.1.2. Inženýrskogeologický průzkum bude zpracován v rozsahu potřebném pro zpracování dokumentace pro stavební povolení (DSP), pro vydání stavebního povolení a zadávací řízení na realizaci stavby a pro vlastní provedení díla.

### 1.2. Hlavní cíle zadání

- 1.2.1. Podrobná specifikace požadavků na provedení průzkumných prací, s ohledem na velmi obtížně přístupná místa pro provedení průzkumných prací je kladen velký důraz na technické zajištění prací.
- 1.2.2. Požadavky na rozsah a kvalitu průzkumných prací inženýrskogeologického průzkumu.
- 1.2.3. Požadavky na rozsah zkoušek a jejich vyhodnocení, potřebných pro zpracování projektové dokumentace na založení nového mostního objektu včetně statického výpočtu spodní stavby.
- 1.2.4. Nový mostní objekt bude splňovat požadavky na prostorovou průchodnost dle ČSN 73 6201, VMP 2,50, bude navržen na zatížení LM-71 dle ČSN EN 1991-2,  $\alpha=1,10$ .

### 1.3. Místo stavby

- Místo stavby: km 41,791 trati Tábor-Písek
- Traťový úsek: TÚ 1811, Tábor-Písek
- Definiční úsek: DÚ 14, Červená nad Vltavou-Vlastec
- Staničení objektu: ev.km 41,791
- Katastrální území: Oslov (713228)
- Obec: Oslov (549703)
- Okres: Písek
- Kraj: Jihočeský

### 1.4. Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

#### Železniční most km 41,791

- Kategorie dráhy: Regionální dráha, jednokolejná, neelektrizovaná
- Traťová rychlost: 65 km/h (na mostě trvalé omezení rychlosti 20 km/h)
- Železniční svršek: S49, mostnice, přímá
- Poloměr oblouku: Přímá
- Převýšení: --
- Způsob uložení koleje: mostnice
- Druh nosné konstrukce: K02 ocelová trémová příhradová, přímopasová, nýtovaná, nýtovaná, spojitá o 3 polích s vloženým středním polem, mezilehlá mostovka, ukončení kolmé.
- Popis spodní stavby: tížné opěry a pilíře z kamenného zdiva vylehčená klenbami K01, K03, rovnoběžná křídla, opěry O1, O2, pilíře P1, P2, P3, P4

• Počet mostních otvorů:	5
• Druh přemostované překážky	vodoteč, řeka Vltava, Orlická přehrada
• Délka přemostění:	274,80 m
• Délka mostu:	284,55 m
• Rozpětí nosné konstrukce:	8,70 + 3 x 84,40 + 8,70 m
• Stavební výška:	8,71 m
• Výška mostu:	65,45 m
• Volná výška pod mostem:	34,90 m
• Světlost kolmá:	80,60+79,40+80,60 m
• Světlost šikmá:	--
• Šikmost mostu:	90°
• Úhel křížení:	90°
• Šířka mostu:	5,80 m
• Rok stavby:	1889
• Správce:	SŽDC, OŘ Plzeň

### 1.5. Základní charakteristika území

#### 1.5.1. Morfologie

Morfologie v místě nového projektovaného železničního mostu je tvořena hluboce zaříznutým údolím řeky Vltavy. Po vybudování VD Orlík došlo k částečnému zatopení údolí včetně základů stávajícího mostu. Voda vystoupala až ke strmým břehům, po kterých není možný pohyb bez lezecké techniky.

Nadmořská výška v úrovni nivelety kolejí je cca 400 m n.m. a v místě zásobní hladiny v přehradě Orlík je 349,9 m n.m..

#### 1.5.2. Geologie

Dnešní reliéf je výsledkem geologické stavby, různé odolnosti hornin vůči zvětrávacím procesům, erozivní činnosti vodních toků a uložení kvartérních sedimentů, které vyrovnaly členitější povrch území. Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí Českého masívu budovaného horninami středočeského plutonického komplexu a moldanubika.

Moldanubikum, které buduje levý (východní) skalní svah, je v daném území reprezentováno biotitickou ortorulou. V nezvětralém stavu se jedná o velmi pevné, hrubozrnné, masivní horniny, obtížně rozpouštělné a těžitelné. Horniny jsou převážně všesměrně rozpukavé kamenitě až blokovitě rozpadavé. Silně zvětralé a zvětralé partie pak nabývají charakteru úlomkovitě-štěrkovitých zvětralin, s mezerní výplní středně zrnitého až hrubozrnného, místy polosoudržného písku s hojnými úlomky matečné horniny. Finálním produktem zvětrávání jsou středně zrnité, silně ulehlé, stmelené písky s pevnějšími úlomky a střípkami matečné horniny. Svrchní zvětralinové partie byly z daného území geologickými procesy oderodovány. V prostoru zájmového území tak vystupují převážně horniny mírně zvětralé, navětralé až technicky zdravé. Pevnostní charakter hornin je částečně ovlivněn kontaktně metamorfními procesy spojenými s intruzí mladších plutonických hornin.

Pravý (západní) skalní svah je v daném území budován hlubinně vyvěřelými magmatickými plutonickými horninami. Konkrétně se jedná o amfibol-biotitický až biotitický granodiorit, tzv. červenský typ. V nezvětralém stavu se jedná rovněž o velmi pevné, masivní, celistvé, převážně středně zrnité až hrubozrnné horniny, obtížně rozpouštělné a těžitelné. Horniny jsou částečně usměrněné, svrchu s vyšší intenzitou rozpukání, kamenitě až blokovitě rozpadavé. Granitoidní horniny jsou charakteristické blokovitou odlučností podél predisponovaných puklin. Silně zvětralé a zvětralé partie pak nabývají charakteru úlomkovitě-štěrkovitých sedimentů, s mezerní výplní středně zrnitého až hrubozrnného, místy polosoudržného písku s hojnými úlomky matečné horniny. Finálním produktem zvětrávání jsou středně zrnité, silně ulehlé, stmelené písky s pevnějšími úlomky a střípkami matečné horniny. Svrchní zvětralinové



partie byly z daného území geologickými procesy většinou rovněž oderodovány. V prostoru zájmového území tak vystupují opět horniny mírně zvětralé, navětralé až technicky zdravé.

Kvartérní sedimenty jsou v zájmovém území zastoupeny deluviálními a fluviálními sedimenty.

Deluviální sedimenty představují zvětraliny hornin skalního podkladu, které byly pomalými svahovými pohyby, často za součinnosti vodního ronu, posouvány ve směru působení gravitace. Charakter a složení deluviálních sedimentů je závislé na podložních horninách. V zájmovém území předpokládáme svrchu výskyt hlinitopísčitých, písčitých a písčitoštěrkovitých sedimentů. Místy lze očekávat i kamenité až balvanité sutě. Jejich mocnost v daném území nepřesahuje cca 0,5-1,0, max. 1,5 m. Místy dané sedimenty zcela chybí.

Fluviální sedimenty vyplňují bázi hluboce zahluobeného údolí řeky Vltavy. Do fluviálních sedimentů řadíme i původní deluviofluviální sedimenty, které pokrývaly níže položené svahy údolí. Dané sedimenty jsou po napuštění vodního díla Orlík trvale pod hladinou vody.

Fluviální sedimenty jsou reprezentovány převážně písčitými štěrky, kamenitým materiálem, písky a hlinitými písky s variabilní štěrkovitou příměsí. Nejsvrchnější, málo mocnou vrstvu tvoří jílovitohlinité, slabě jemně písčité sedimenty – recentní usazeniny vodní nádrže. Jejich mocnost je v daném území značně variabilní, místy dané sedimenty zcela chybí.

## 2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

### 2.1. Závazné podklady pro zpracování

- Studie Rekonstrukce mostu km 41,791 trati Tábor-Písek 07/2017
- Záměr projektu Rekonstrukce mostu km 41,791 trati Tábor-Písek 09/2018

### 2.2. Ostatní podklady pro zpracování

- Stanovisko odborné komise ze dne 27.9.2017.

## 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI, VÝLUKOVÁ ČINNOST

- Pro průzkumné práce prováděné v koleji nutno požádat nejméně 3 měsíce předem o výluku pro zpracování ROV.

## 4. POŽADAVKY NA ROZSAH A PROVEDENÍ IGP

IGP práce jsou rozděleny do čtyř etap:

1. etapa – přípravné práce
2. etapa – vrtné práce, polní zkoušky, dokumentace a odběr vzorků
3. etapa – laboratorní zkoušky
4. etapa – vyhodnocení získaných podkladů a zpracování závěrečné zprávy

### 4.1. Etapa 1 - Přípravné práce

#### 4.1.1. Archivní rešerše

Zhotovitel prověří veškeré dostupné zdroje informací o geologické a tektonické stavbě území. Současně prověří i informace z provozní a archivní dokumentace SZDC, OŘ Plzeň, Správy mostů a tunelů.

#### 4.1.2. Přípravné práce

Pro zdárný průběh vrtných prací je nutná detailní příprava. Pouze vrt J101 je bez problémů dostupný pro vrtnou soupravu.

S ohledem na nepřístupný terén bude vrt J106 proveden z přívěsného vozu přes těleso železniční tratě. Pro vrt J106 je tedy nutné zajistit nepřetržitou výlukou provozu na železniční trati Tábor – Písek v délce 7 dní v celku. Kromě přívěsného vozu na převoz vrtné soupravy je nutné zajistit i vhodné mechanismy pro přepravu

Vrty J102 – J105 je nutné realizovat z pontonu v místech budoucích opěr mostu. Ponton musí zajišťovat dostatečnou nosnost a stabilitu pro převoz vrtné soupravy na místo vrtání a při vlastním vrtání. Nosný ponton by měl mít rozměry pro zřízení bezpečného pracoviště, kde na jednom okraji bude vrtná souprava a na protilehlém okraji valník s vrtným nářadím jako protiváha. Délka pontonu by měla být cca 15 – 18 m, šířka s ohledem na stabilitu min. 6 m a nosnost 50-70 t. Rozměry manipulačního pontonu by měly být šířka min. 3 m a délka 5-6 m. Před vlastní realizací vrtných prací z pontonu musí být prověřeno a upraveno dno pro ukotvení pontonu pomocí potápěčů.

#### 4.2. Etapa 2 - Vrtné práce, polní zkoušky, dokumentace a odběr vzorků

##### 4.2.1. Vrtné práce

V této etapě budou provedeny vrtné práce v následujícím rozsahu:

- J101 – 60 m – z terénu, svislý
- J102 – 40 m – z pontonu, šikmý
- J103 – 40 m – z pontonu, svislý
- J104 – 40 m – z pontonu, svislý
- J105 – 40 m – z pontonu, šikmý
- J106 – 70 m – z přívěsného železničního vozu přes těleso železniční tratě, svislý

Popis technologie vrtání:

##### Vrt J101

- Navážky, kamenné přísypy, horniny kvarterní - nezpevněné, příp. zvětralinový plášť podložních hornin - standardní vrtání rotační jádrové TK řezný průměr 220/175 mm (var. 195/156 mm); vrtání bez použití vrtného výplachu – na sucho, vzhledem k předpokládanému hroucení se nestabilní stěny vrtu technologie ochranného pažení kolonou zavrtávaných jádrovek průměru 216 mm (var. 191 mm), se současným předvrtáváním TK průměr 175 mm (var. 156 mm).
- Horniny skalního podloží – standardní vrtání rotační jádrové dvojitou jádrovkou WL-NQ Dia/, řezný průměr 76 mm; vrtání za použití vodního vrtného výplachu.
- Likvidace vrtu záhozem vytěženým (odvrtaným) materiálem, příp. v části vrtané Dia 76 mm tamponážní cementovou směsí.

##### Vrty J102 – J105

- Nastěhování vrtné soupravy, vrtného materiálu na ponton (práce jeřábem), příprava pracoviště na pontonové lodi, montáž soupravy, montáž manipulačního pontonu.
- Technické pažení vodního sloupce VD, beranění a zavrtání pažnicové kolony průměru 216 mm nebo 191 mm do náplavu dna, dále pak standardní vrtání.
- Navážky, kamenné přísypy, naplaveniny, horniny kvarterní - nezpevněné, příp. zvětralinový plášť podložních hornin - standardní vrtání rotační jádrové, jednoduchými jádrovkami (dále jen TK) řezný průměr 220/175 mm (var. 195/156 mm); vrtání bez použití vrtného výplachu – na sucho, vzhledem k předpokládanému hroucení se nestabilní stěny vrtu technologie ochranného pažení kolonou zavrtávaných jádrovek prům. 216 mm (var. 191 mm), se současným předvrtáváním TK průměr 175 mm (var. 156 mm).
- Horniny skalního podloží – standardní vrtání rotační jádrové dvojitou jádrovkou WL-NQ s diamantovou vrtnou korunkou (dále jen Dia), řezný průměr 76 mm; vrtání za použití vodního vrtného výplachu.

- Likvidace vrtů záhozem vytěženým (odvrtaným) materiálem, příp. dle požadavku v části vrtané Dia 76 mm tamponází cementovou směsí.
- Demontáž soupravy, likvidace pracoviště, sestěhování vrtné soupravy, vrtného materiálu z pontonu (práce jeřábem).

#### Vrt J106

- Vzhledem k poměrně vysoké obtížnosti vrtání zejména profilu nezpevněných hornin (navážka náspu trati, kvartérní sedimenty) s nutností průběžného propažování vrtu bude pro realizaci vrtných prací nezbytné použít výkonnou vrtnou techniku. To klade vysoké nároky na zřízení dostatečného pracovního povalu, kde bude umístěna vrtná souprava, vrtné nářadí, ostatní materiál potřebný pro vrtání a propažování vrtů a dostatečný prostor pro vrtnou osádku pro manipulaci při vrtání. Prostor lze odhadnout na velikost 3 x 18 m a potřebný pracovní prostor pro složení materiálu a pohyb vrtné osádky lze odhadnout na 5 – 6 m.
- Železniční vůz délky 18 m (přesné typové označení je Res394Nas) s nejlépe dřevěnou podlahou pro snadné proříznutí otvoru pro vrtání (snadno se pak podlaha zase opraví), jeho nosník nesmí být středový ale dvojitý, s volným středem pro možnost průchodu vrtného nářadí (středem prochází pouze táhla brzd, která lze snadno bez poškození odehnout).
- Po dobu vrtání až do kompletního dokončení vrtu nebude možno s vagonem manipulovat s ohledem na pažící vrtnou kolonu procházející podlahou vagonu k pracovnímu stolu vrtné soupravy.
- Vrtné práce budou z větší části realizovány technologií diamantového vrtání s nutností zajištění zdroje výplachové vody. Pokud nebude v místě vrtu možné rozumným způsobem zřídit dopravu této vody čerpáním z VD Orlík, bude nezbytné dopravovat průběžně vodu cisternou v množství cca 20 – 25 m<sup>3</sup>/den.
- Doba kompletní realizace 1 ks vrtu hloubky 70 m včetně měření karotáže (1 den) a jeho likvidace cementací lze odhadovat na cca 6-7 pracovních dní.

#### 4.2.2. Karotážní měření

Ve vrtu J101 a J106 bude, po jejich odvrtání, provedeno karotážní měření. Vrtu budou hloubeny jako jádrové konečným průměrem 96 mm technologií wire-line (jako havarijní průměr bude průměr N (76 mm)). Karotážní metodiku lze bezpečně realizovat v průměru vrtu 76 mm nebo v plastové ochranné perforované pažnici s vnitřním průměrem 70 mm. Pokud budou stěny vrtu nestabilní, budou zapaženy plastovou pažnicí minimálního vnitřního průměru 70 mm, která bude perforovaná. Pažnice nebude obsypaná. Podle situace bude snaha změřit vrtu nezapažené, pouze v případě nebezpečí zavalování vrtu budou užity plastové pažnice.

Hlavním cílem karotážního měření bude získat všechny dostupné údaje o geomechanických vlastnostech hornin zastižených v průzkumných vrtech (rychlosti podélné a příčné akustické vlny, Poissonova konstanta, Youngův modul pružnosti, smykový modul pružnosti a pevnost v prostém tlaku). Na základě karotážního měření bude mimo to upřesněn litologický profil sestavený na základě vrtného jádra a bude zjištěn stupeň porušení hornin. Dalším cílem bude zjištění puklin v horninovém masivu a jejich orientaci (směr a sklon) a stupeň jejich porušení na základě měření akustickým televizorem. Budou poskytnuty údaje o technickém stavu vrtů a o jejich prostorové orientaci. Pro zjištění hydrogeologického režimu ve vrtech (zjištění pohybu podzemní vody, zjištění jednotlivých propustných poloh, stanovení koeficientů filtrace a objasnění proudění podzemních vod ve zkoumaném horninovém masivu) bude realizován soubor metod hydrogeologické karotáže.

#### 4.2.3. Presiometrické zkoušky

Ve vrtech J101 a J106 budou provedeny, vždy ve třech etážích, presiometrické zkoušky pro stanovení presiometrického modulu přetvárnosti.

#### 4.2.4. Dokumentace, fotodokumentace, odběr vzorků



V průběhu vrtných prací bude prováděn geologický dohled nad pracemi včetně průběžné dokumentace vytěženého vrtného jádra. Vrtné jádro bude makroskopicky a fotograficky dokumentováno včetně odebírání vzorků hornin pro laboratorní zkoušky.

#### 4.3. Etapa 3 - Laboratorní zkoušky

- Zkouška prosté pevnosti v tlaku
- Tenzometrické zkoušky pro stanovení deformačních modulů.
- Petrografický popis zastižených hornin.
- Rozbor vody - stanovení agresivity na beton a ocelové konstrukce

#### 4.4. Etapa 4 - Vyhodnocení získaných podkladů a zpracování závěrečné zprávy

Po realizaci vrtných, dokumentačních a laboratorních prací budou vyhodnoceny získané podklady formou závěrečné zprávy. Kromě detailního popisu inženýrskogeologických a tektonických poměrů budou vyhodnoceny též výsledky polních zkoušek (presiometry, karotáž) a laboratorních zkoušek. Výsledkem bude sestavení geologického profilu a stanovení geomechanických parametrů horninového prostředí.

- Vyhodnocení a závěrečná zpráva bude obsahovat:
- Geologická dokumentace průzkumných sond.
- Geologická dokumentace přirozených odkryvů a skalních výchozů.
- Inženýrskogeologické a hydrogeologické zhodnocení zájmového území.
- Vyhodnocení geotechnických vlastností zemin a hornin.
- Zpracování závěrečné zprávy (včetně grafických a digitálních výstupů, fotodokumentace).

## 5. DOPORUČENÝ SEZNAM ČSN, TKP, TP

### 5.1. Evropské geotechnické normy

ČSN EN 1997-1	Eurokód 7 – Navrhování geotechnických konstrukcí; Část 1 : Obecná pravidla
ČSN EN 1997-2	Eurokód 7 – Navrhování geotechnických konstrukcí; Část 2 : Průzkum a zkoušení základové půdy
ČSN EN 1998-1	Eurokód 8 – Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení; Část 1: Obecná pravidla, seizmická zatížení a pravidla pro pozemní stavby
ČSN EN ISO 5667	Jakost vod – Odběr vzorků
ČSN EN ISO 14688-1	Geotechnický průzkum a zkoušení – Pojmenování a zatřídování zemin Část 1 : Pojmenování a popis zemin
ČSN EN ISO 14688-2	Geotechnický průzkum a zkoušení – Pojmenování a zatřídování zemin Část 2 : Zásady pro zatřídování zemin
ČSN EN ISO 14689-1	Geotechnický průzkum a zkoušení – Pojmenování a zatřídování hornin Část 1 : Pojmenování a popis
ČSN EN ISO 22475-1	Geotechnický průzkum a zkoušení. Odběry vzorků a měření podzemní vody – Část 1 : Zásady provádění



## 5.2. České národní normy

ČSN 08 8375	Ochrana kovových potrubí uložených v půdě nebo vodě proti korozi
ČSN 72 1006	Kontrola zhutnění zemin a sypanin
ČSN 72 0511	Geologické a petrografické značky sedimentárních hornin
ČSN 72 0512	Geologické a petrografické značky magmatických hornin
ČSN 72 0513	Geologické a petrografické značky metamorfovaných hornin
ČSN 73 0031	Spolehlivost stavebních konstrukcí a základových půd. Základní ustanovení pro výpočet
ČSN 73 0037	Zemní a horninový tlak na stavební konstrukce
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 6244	Přechody mostů pozemních komunikací
ČSN 73 6125	Stabilizované podklady (zrušena)
ČSN 73 6133	Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
ČSN 75 2310	Sypané hráze

## 5.3. Technické podmínky, směrnice a technologické předpisy

Katalog HSV 2008	Katalog popisů a směrných cen stavebních prací – 800-1 Zemní práce; 800-2 Zvláštní zakládání objektů
TKP kapitola 4	Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací – Kapitola 4 Zemní práce (Ministerstvo dopravy)
Předpis SZDC S4 a TKP staveb státních drah v platném znění	

## 6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

### 6.1. Obecně závazné předpisy

Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.

### 6.2. Interní předpisy

**Zadavatel umožňuje dodavateli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:**

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

**Technická ústředna dopravní cesty,**

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 241, 972 741 769, mobil: 725 039 782,

e-mail: [typdok@tudc.cz](mailto:typdok@tudc.cz), www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

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