

# **DÍL 2**

## **TECHNICKÉ PODMÍNKY**

### **Příloha č. 2c)**

### **ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

**„Optimalizace trati  
Cheb (mimo) - státní hranice SRN,  
1. stavba - I. etapa“**



*Správa železniční dopravní cesty*

**SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE**



**Operační program  
Doprava**



**Evropská unie**

**Investice do vaší budoucnosti**

**Fond soudržnosti**

## OBSAH

<b>1.</b>	<b>SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ -----</b>	<b>2</b>
1.1	ÚČEL PŘEDMĚTU DÍLA-----	2
1.2	UMÍSTĚNÍ STAVBY-----	2
<b>2.</b>	<b>ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA-----</b>	<b>3</b>
2.1	ROZSAH STAVBY-----	3
2.2	KOORDINACE STAVBY S NAVAZUJÍCÍMI A DOTČENÝMI STAVBAMI -----	3
2.3	POSUZOVÁNÍ SHODY – INTEROPERABILITA -----	3
2.4	REALIZAČNÍ DOKUMENTACE STAVBY-----	4
2.5	DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ STAVBY (DSPS) -----	5
<b>3.</b>	<b>ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY</b>	
	<b>A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA-----</b>	<b>6</b>
3.1	VŠEOBECNÉ POŽADAVKY -----	6
3.2	ŽELEZNIČNÍ SPODEK, SVRŠEK, NÁSTUPIŠTĚ A PŘEJEZDY -----	7
3.3	MOSTNÍ KONSTRUKCE, OCELOVÉ A BETONOVÉ KONSTRUKCE -----	8
3.4	OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY A PŘELOŽKY SÍTÍ-----	8
3.5	POZEMNÍ OBJEKTY-----	8
3.6	TRAKČNÍ VEDENÍ-----	8
3.7	SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ-----	8
3.8	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY -----	9
<b>4.</b>	<b>ORGANIZACE VÝSTAVBY-----</b>	<b>11</b>



## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

### 1.1 Účel předmětu díla

Předmětem plnění je realizace koridorové stavby „Optimalizace trati Cheb (mimo) - státní hranice SRN, 1. stavba – I. etapa“, která řeší stávající stav infrastruktury.

Traťový úsek z Chebu na státní hranici SRN ve směru na Schirnding je součástí vnitrostátního III. tranzitního železničního koridoru, západní část, z Prahy přes Plzeň do Chebu a na státní hranici. Koridor je součástí evropské železniční magistraly C-E 40, která protíná Evropu od francouzského přístavu LeHavre přes Paříž, Frankfurt n.M., Prahu a Žilinu do ukrajinského města Lvov. Stavba je v souladu s vládním usnesením č. 885 ze dne 13. července 2005 a zapadá rovněž do koncepce transevropských multimodálních dopravních sítí dle rozhodnutí Evropské komise (DECISION No 884/2004/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 29. April 2004, Annex I) jako součást Projektu 22 ve směru Athina – Sofia – Wien – Praha – Nürnberg / Dresden, přeshraniční větev Praha – Nürnberg.

Účelem stavby je připravit tento úsek koridorové tratě tak, aby vyhověl technickým podmínkám interoperability pro konvenční železniční trať evropského systému TEN.

Projekt první stavby první etapy řeší železniční spodek a svršek pro zajištění ložné míry UIC GC a třídy zatížitelnosti D4 UIC. Navrhuje se v celém úseku svršek UIC 60 s bezpodkladnicovým pružným upevněním a zřízení bezстыkové koleje. Sanace pražcového podloží je navržena dle výsledku provedeného geotechnického průzkumu.

Součástí I. etapy jsou dále repase stávajících umělých železničních staveb, mostů a propustků.

Stávající trakční vedení na části úseku bude rekonstruováno, v přiměřeném rozsahu, projekt zohledňuje budoucí elektrizaci celé trati. Elektrizace celého úseku bude řešena v rámci druhé stavby, není součástí tohoto zadání.

V rámci úprav zabezpečovacího zařízení budou rekonstruovány železniční přejezdy. Traťové zabezpečovací zařízení bude rekonstruováno ve spolupráci s německou stranou. Trať bude vybavena traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie německé výroby, které je schválené pro provoz na síti DB Netz. Předpokládá se, že schválení této technologie pro provoz na síti SŽDC nebude problematické. Nové traťové zabezpečovací zařízení bude navázáno na stávající reléové staniční zabezpečovací zařízení v žst Cheb.

Traťové zabezpečovací zařízení bude doplněno zařízením pro samočinné zastavení vlaku před návěstidlem s návěstí „stůj“.

V rámci první etapy je dále řešena nová kabelizace trati a výstavba odpovídajícího sdělovacího zařízení včetně ozvučení zastávek Cheb Skalka a Pomezí n.O.

Součástí stavby není výstavba GSM-R a ETCS, provede se pouze příprava pro následnou realizaci těchto staveb.

Realizací stavby se vytvoří podmínky pro jízdu vlaků rychlostí do 160 km/h.

Základním podkladem pro realizaci stavby je projektová dokumentace „Optimalizace trati Cheb (mimo) – státní hranice SRN, 1. stavba, I. etapa“ schválená Odborem investičním SŽDC, s.o., dne 19. listopadu 2013 pod č.j. 25773/13-O7. Projekt stavby zpracoval projekční ústav SUDOP PRAHA, a.s., Olšanská 1a, PSČ 130 80, pracoviště Ústí nad Labem.

Na stavbu je vydáno Drážním úřadem stavební povolení č.j. DUCR-70129/13/Ho ze dne 16.12.2013, které již nabylo právní moci.



## 1.2 Umístění stavby

Stavba je umístěna v Karlovarském kraji na katastrálních územích obcí Cheb, Pomezí n. Ohří, Tůně, Dolní Hraničná a Podhoří. Bude realizována ve stávající stopě na drážních pozemcích, které jsou ve vlastnictví SŽDC, s.o. a ČD, a.s. Pozemky jiných vlastníků jsou stavbou dotčeny pouze ojediněle a dočasně, převážně pouze po dobu provádění prací v daném místě. Trvalé zábery nejsou potřebné.

Na stavbu bylo vydáno Stavebním úřadem v Chebu Územní rozhodnutí č.j.2354/2005/SU/Oca dne 29.8.2006. Platnost Územního rozhodnutí byla na žádost investora prodloužena do 31.7.2012, a to rozhodnutím č.j. 1461/2008/Sta/Oca-3/Oca ze dne 24.7.2008.

Stavební úřad v Chebu dopisem č.j. IN 1381/2009/OCA ze dne 11.1.2010 v souvislosti s vydáním stavebního povolení na stavbu železniční zastávky v Pomezí nad Ohří oznámil, že platnost Územního rozhodnutí č.j. 2354/2005/SU/Oca byla prodloužena na dobu neurčitou.

## 2. ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA

### 2.1 Rozsah stavby

Stavba bude realizována v rozsahu dle projektu stavby „Optimalizace trati Cheb (mimo) – státní hranice SRN, 1. stavba, I. etapa“. Tento projekt je obsahově identický s projektem o názvu „Optimalizace trati Cheb – státní hranice SRN“.

Začátek stavby je na státní hranici v km 140,587, konec stavby je v místě zaústění trati do žst Cheb v km 150,540. Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná, zařazená do kategorie vybrané železniční sítě České republiky, je součástí evropského železničního systému TEN, je součástí III. vnitrostátního železničního koridoru. Traťový úsek je dlouhý 9,954 m. Do trati vybíhá ze žst Cheb trakční vedení, a to do km 147,780. Na trati se nenachází žádná železniční stanice, v úseku jsou zřízeny pouze dvě zastávky, a to Cheb Skalka a Pomezí nad Ohří. Na trati se nachází celkem 5 železničních přejezdů, 6 mostů a 14 propustků, z toho jeden silniční.

V rámci stavby bude demontováno 7 879 m staré koleje S49 na betonových pražcích a 1 125 m staré koleje na betonových pražcích. Nový železniční svršek bude vybudován tvaru UIC 60 na betonových pražcích. Bude provedena sanace železničního spodku, objem vrstvy vápenocementové zeminy tl. 0,35 m se předpokládá v rozsahu 17 813 m<sup>2</sup>. Zárubní zdi budou obnoveny či vybudovány v celkové délce 1 915 m. Trakční vedení bude obnoveno v délce 2 850 m. V celé délce trati bude položen nový metalický a optický kabel, kabely budou vyhovovat budoucí realizaci staveb GSM-R a ETCS. V rámci stavebních úprav bude nutno demontovat stávající nástupiště na zastávkách a po provedení prací zajistit jejich nové uložení.

### 2.2 Koordinace stavby s navazujícími a dotčenými stavbami

Stavbu je nutno koordinovat s připravovanou stavbou „GSM-R III. koridor Beroun – Plzeň – Cheb“. Na stavbu je zpracovaná přípravná dokumentace, investorem je SŽDC, s.o.

Dále je nutno stavbu koordinovat se stavbou gravitační kanalizace, kterou připravuje obec Pomezí nad Ohří.

Stavba optimalizace železniční trati vyvolává potřebu přeložky kabelu NN provozovatele ČEZ Distribuce, a.s., Teplická 874/8, Děčín, 405 02, který se nachází v žkm 146,168. Stavbu přeložky kabelu připravuje jako vyvolanou investici provozovatel kabelu.

### 2.3 Posuzování shody - interoperabilita

- a) Zhotovitel se v souladu s dokumentem „Dokumentace pro posuzování shody“ zavazuje prostřednictvím „Notifikované osoby“ zajistit posuzování shody součástí interoperability, ověřování subsystémů evropského železničního systému a splnění ostatních podmínek, stanovených k dosažení interoperability konvenčního evropského železničního systému.



Při zajišťování shora uvedených činností se zhotovitel zavazuje plnit všechny podmínky stanovené obecně závaznými právními předpisy a dalšími právními předpisy, zejména:

- Směrnicí Evropského parlamentu Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě konvenčního železničního systému ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES, respektive Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství ve znění Směrnice 2009/131/ES v aktuálním znění (po zapracování do právního řádu ČR),
  - Rozhodnutím Komise ES č. 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému v aktuálním znění,
  - Rozhodnutím Komise 2008/164/ES ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu, týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému,
  - Rozhodnutím Komise 2010/713/EU ze dne 9. listopadu 2010 o modulech pro postupy posuzování shody, vhodnost pro použití a ES ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu, přijatých na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2008/57/ES,
  - Vyhláškou Ministerstva dopravy č. 352/2004 Sb., ze dne 20. května 2004 o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému v aktuálním znění,
  - Nařízením vlády č. 133/2005 Sb., ze dne 9. března 2005 o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému.
- b) Zhotovitel se v rámci činností dle tohoto bodu zavazuje zajistit vydání příslušných certifikátů nebo obdobných dokladů, které budou dokládat splnění podmínek interoperability konvenčního evropského železničního systému na stavbě „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“ a které jsou stanoveny příslušnými právními předpisy. Výše uvedené certifikáty včetně technické dokumentace k nim a případné ostatní související doklady se zhotovitel zavazuje předávat objednateli vždy bez zbytečného odkladu po jejich zajištění tak, aby nedocházelo k prodlení s uváděním subsystémů zhotovovaného díla do provozu.

## 2.4 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 návazností na technologie sdělovacího zařízení a včetně zapracování přechodových stavů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v souladu s POV,
- provozní soubory sdělovacího zařízení, včetně zapracování přechodových stavů,
- 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, vydaném SŽDC a schváleny TDI.
- vyhotovení dokumentace pro provedení protikoroze ochrany ocelové konstrukce (PKO) v rozsahu dle směrnice SŽDC č.11/2006, přílohy č.5, část 5. Technologické postupy PKO budou doloženy platným osvědčením ONS vydaném SŽDC a schváleny TDI.
- zpracování technologických postupů (TP) provádění prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby (především v plánované výluce) jednotlivých SO, které obsahují především:
  - o TP betonáže nosných konstrukcí a spodní stavby dle TKP 18
  - o TP trysková injektáž dle TKP 24



- TP injektáž a hloubkového spárování kamenného zdiva dle TKP 23
- TP reprofilace a sanace betonové konstrukce dle TKP 23
- TP vodotěsné izolace nosné konstrukce a spodní stavby dle TKP 22
- TP protikorozi ochrana ocelové konstrukce dle TKP 25
- u ostatních PS a SO v přiměřeném rozsahu nutném pro realizaci stavby,
- zhotovení projektu odpadového hospodářství

## 2.5 Dokumentace skutečného provedení stavby

Zhotovitel stavby se zavazuje:

- zajistit v souladu s podmínkami stavebního povolení a v souladu se závěry dílčích zpráv o posouzení subsystémů interoperability zpracování všech stanovených podmínek a vyhotovení dokumentace stavby dle skutečného stavu provedení díla včetně zakreslení změn (ve dvou vyhotoveních v papírové formě) a předá ji objednateli k odsouhlasení a k vyznačení případných požadovaných úprav nejpozději 7 dnů před zahájením přejímacího řízení díla v souladu s drážními předpisy,
- odevzdat objednateli dokumentaci skutečného provedení stavby ve formě odpovídající drážním předpisům v trvalém provedení (černotisk) a v digitální formě do 6 měsíců ode dne, kdy byl vydán Protokol o převzetí prací pro celé dílo. Změny budou zaměřeny s přesností odpovídající ČSN 73 0212-4,
- předat dokumentaci skutečného provedení mostních objektů v černotisku 2x pro archiv příslušné Správy dopravní cesty, Správa mostů a tunelů, a 1x pro archiv Stavební správy Plzeň;
- prokázat závazným způsobem zajištění zpracování dokumentace skutečného provedení stavby ve vlastní nabídce,
- dodat objednateli digitální dokumentaci skutečného stavu na CD nosičích ve čtyřech vyhotoveních,
- že odpovídá za soulad tištěné a digitální podoby dokumentace,
- že geodetickou část dokumentace zpracuje podle předpisů příslušných geodetické dokumentaci s tím, že v případě předávání změn bude rozsah geodetické dokumentace rozšířen o výkresy všech koordinačních situací, včetně stávajícího stavu a stávajících podzemních vedení a zařízení ve formátu \*.DGN v souřadnicích S-JTSK. Seznam souřadnic bude též dodán v digitálním souboru typu \*.asc.

Zhotovitel digitální dokumentace stavby poskytuje záruku za:

- obsah a správnost dodaných médií skutečného provedení stavby po dobu dvou let po uplynutí záruční doby díla,
- soulad s papírovou podobou dokumentace po dobu dvou let po uplynutí záruční doby díla,
- úplnost dokumentace po dobu archivace u objednatele, to jest do skončení záruky a vypořádání poslední reklamace,
- funkčnost dokumentace a editovatelnost souborů po dobu archivace u objednatele, to jest do skončení všech záruk a vypořádání poslední reklamace,
- za soulad dokumentace skutečného provedení se skutečností po dobu existence díla (stavby),
- za části, u kterých zhotovitel uplatňuje ochranu podle autorského práva, a to po celou dobu trvání požadovaných práv.

Součástí dokumentace dle skutečného stavu provedení kromě jiného budou:

- technické zprávy opravené a doplněné o konkrétní údaje o použitém materiálu tam, kde tyto údaje zhotovitel projektové dokumentace nesmí uvádět,
- doložené zatížitelnosti mostních objektů dle vyhl. 177/1995 Sb., § 25 odst. 11 (výsledná tab. zatížitelnosti mostních objektů SR 5). Rozsah dokumentace skutečného provedení je uveden v předpise SŽDC, s.o., Správa mostů, S5,
- km polohy začátku a konců staveb železničního spodku,
- podélný profil sanačních vrstev s uvedením km poloh a zakreslením odvodňovacích zařízení,
- výsledky měření únosnosti žel. spodku,
- dokumentace skutečného provedení výstroje dráhy,
- výsledky měření elektromagnetické kompatibility (EMC),
- soupis použitých výjimek z předpisů a norem.





Dokumentace skutečného provedení stavby bude dodána ve třech vyhotoveních v černotisku (2 x OŘ, 1 x SSZ) a v digitální podobě.

### 3. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

#### 3.1 Všeobecné požadavky

- uchazeč obdrží jako součást zadávací dokumentace kompletní digitální projektovou dokumentaci stavby. V rámci zadávací dokumentace uchazeč obdrží dále souhrnný soupis prací a výkazů výměr v tištěné a v 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:
  - o vyzískané kolejové páry určené k regeneraci zhotovitel po předešlém projednání s Oblastním ředitelstvím v Ústí nad Labem převez, uloží a protokolárně předá příslušné správě tratí,
  - o provedení regenerace užitého materiálu, který bude v rámci stavby znovu použit v rozsahu daném projektovou dokumentací a příslušnými drážními předpisy zhotovitel ocenil 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.
  - o korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům,
  - o stanovení minimálních zemních odporů jednotlivých zařízení,
  - o zřízení geodetického bodového pole a veškerá geodetická měření nutná k provedení díla,
  - o zajištění dozoru v obvodu stavby.
- zhotovitel je povinen v případě potřeby 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, náhradní napájení energiemi, odvod příp. čerpání odpadních, dešťových a drenážních vod, apod.),
- zhotovitel musí na vyloučených zařízeních dopravní cesty učinit taková opatření, aby vyloučení zařízení nebo provozované koleje či omezení traťové rychlosti bylo co nejkratší
- po vytyčení kabelových tras a před zahájením výkopových prací je zhotovitel povinen svolat na místě stavby jednání za účasti zhotovitele projektové dokumentace, jednotlivých podzhotovitelů a objednatele. Cílem je upřesnit trasy kabelů a zkoordinovat provádění výkopových prací na kabelové kynetě 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 inženýrských sítí,
- 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 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,
- předání staveniště zhotoviteli zajistí objednatel až po podpisu smlouvy o dílo oběma stranami a po nabytí právní moci stavebního povolení.

### 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 těžených 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,
- 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 přejímce 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 třídíče a prokazovat jeho kvalitu kontrolními zkouškami v rozsahu:
  - o zrnitost - min. 1 zkouška na každých 500 t,
  - o odplavitelné, cizorodé, popřípadě rozlišné částice - min. 1 zkouška na každých 1000 t
  - o 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 zvláště; 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 nepochybně neprokáže výrobce kameniva,
- v případě, že je stavba pojížděna dopravními prostředky v rozporu s čl. 7.4.2 TKP, je zhotovitel povinen na vyzvání pracovníka technického dozoru prokázat na vlastní náklady ostrohrannost kameniva zkouškou 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 územním pracovištěm Střediska 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 a 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 zásyp zhutněn a až pak došlo k finální úpravě zemní pláně; je nepřipustné chráničky osazovat do hotové zemní pláně nebo už přes zřízenou konstrukční vrstvu,
- úrovnňové křížení – zhotovitel je povinen koordinovat práce na úrovnňových kříženích s pracemi na žel. spodku, svršku a s ostatními profesemi; zhotovitel použije pro zřízení úrovnňových křížení zadavatelem schválené konstrukce.

### 3.3 Mostní konstrukce, ocelové a betonové konstrukce

- objednatel požaduje, aby zhotovitel zajistil u železobetonových 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,
- 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,
- objednatel požaduje provedení betonových ploch u monolitických a prefabrikovaných konstrukcí mostních objektů v kvalitě pohledového betonu dle TKP 17, 18,
- u mostních objektů budou v souladu s ČSN 73 6201 umístěny tzv. pozorované body a vyznačen letopočet provedení stavby,
- 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 Ústí nad Labem.

### 3.4 Ostatní inženýrské objekty

- před zahájením přeložek sítí provede zhotovitel vytýčení stávajících podzemních sítí,
- zhotovitel zajistí koordinaci přeložky nn kabelu ČEZ v km 146,168, kterou zajišťuje ČEZ jako investor, s postupem realizace této stavby.

### 3.5 Pozemní objekty

- v souvislosti s pracemi na železničním spodku a svršku zajistí zhotovitel demontáž a následně opětnou montáž části konstrukce nástupiště na zastávkách Cheb Skalka a Pomezí nad Ohří.

### 3.6 Trakční vedení

- kontrolní zkoušky zařízení trakčního vedení a silnoproudé rozvody budou provedeny dle příslušných TKP.



### 3.7 Sdělovací a zabezpečovací zařízení

- stávající traťové zabezpečovací zařízení typu reléový poloautoblok bude nahrazeno traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie německé výroby; traťové zabezpečovací zařízení bude doplněno systémem pro samočinné zastavení vlaku před návěstidlem s návěstí „stůj“; přejezdová zařízení budou rekonstruována, rekonstruovány budou počítače náprav a budou zrušeny nepotřebné kolejové obvody; zabezpečovací zařízení bude umožňovat jízdu vlaků do rychlosti 160 km/h; předpokládá se spolupráce německé strany při montáži německých technologií a při jejich uvádění do provozu,
- zatím není vyloučena realizace II. etapy stavby současně s I. etapou, byť II. etapa není součástí tohoto zadání,
- trasa stávajícího traťového kabelu je v kolizi s navrhovanými úpravami železničního spodku a svršku, v trase se nachází rovněž optický kabel provozovatele ČD-Telematika; ve stavbě se navrhuje pokládka nového traťového kabelu a nového kabelu ČD-T; zhotovitel zajistí pokládku a zprovoznění nových kabelů tak, aby nedošlo k neodůvodnitelnému přerušení provozu kabelu, který by měl vliv na železniční provoz nebo na komerční provoz kabelu ČD-T; pokud z těchto důvodů vzniknou provozovateli kabelů zdůvodnitelné ekonomické ztráty, uhradí tyto ztráty zhotovitel,
- na zastávkách Cheb Skalka a Pomezí nad Ohří bude instalován rozhlas pro cestující, ovládaný ze žst Cheb; zhotovitel zajistí provedení přiměřeně odolné vandalům.

### 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) č.j. 1362/ZZ/07 ze dne 15.6.2007, které vydal KÚ Karlovarského kraje,
- 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. Po zpracování zajistí projednání tohoto projektu s příslušnými orgány státní správy, eventuálně územní samosprávy,
- vzhledem k provozování dráhy a možnosti drobných úniků závadných látek z provozu dráhy (nejméně 4 týdny před zahájením prací) převzorkování těžných materiálů kolejového lože a výkopových zemín odborně způsobilou osobou za účasti objednatele a správních úřadů
- náklady, vzniklé v souvislosti s manipulací s odpady, budou součástí cenové nabídky pro jednotlivé PS a SO včetně poplatků za uložení odpadů na jednotlivých skládkách,
- 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, včetně jeho prováděcích vyhlášek; ve smyslu tohoto zákona bude využívat technologie, které produkují minimum odpadu,
- 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,
- stavební výrobky mohou být nabídnuty k využití mimo stavbu pouze za předpokladu, že budou následně použity k původnímu účelu, nebo před tím prošly mechanickou úpravou na recyklát,
- součástí předmětu díla je 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 vlastníci „Osvědčení o kvalitě (resp. o způsobilosti k provádění recyklace) kameniva pro kolejové lože železničních drah“,
- upozorňujeme, že recyklační linka je dle přílohy 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, považována za vyjmenovaný stacionární zdroj; v případě jejího projektovaného výkonu vyššího než  $25 \text{ m}^3 / \text{den}$  je podle § 11 odst. 9 zhotovitel povinen zpracovat rozptylovou studii, vypracovat provozní řád a vyřídit dle § 11 odst. 2 písm. B) a d) u Krajského úřadu Karlovarského kraje vydání závazného stanoviska k umístění stacionárního zdroje a povolení provozu stacionárního zdroje
- v případě, že během realizace stavby bude ve větším objemu docházet k přesypům sypkých materiálů nebo zde vzniknou deponie těchto materiálů (jedná se o stacionární zdroje neuvedené v příloze č. 2 zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší), zhotovitel požádá příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností o vydání závazného stanoviska,
- 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 dle přílohy 2 zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, považována za vyjmenovaný stacionární zdroj,
- zhotovitel může ukládat kamenivo (nové, vyzískané i recyklované) na skládku, určenou objednatelem, až po převzetí úpravy plochy skládky stavebním dozorem, které stavební dozor potvrdí zápisem do stavebního deníku,
- 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 Krajského úřadu 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 Pokyn SSZ č. 6/2012/Po, pokyn pro nakládání s odpady, příloha č. 1,
- 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; v případě splnění podmínek uvedených v § 2 písm. b) a c) vyhlášky č. 450/2005 Sb. zhotovitel dále zajistí jeho schválení příslušným vodoprávním úřadem,
- zhotovitel ve spolupráci se zadavatelem jmenuje při zahájení stavby povodňovou komisi a povodňovou službu stavby a konkrétní určené zaměstnance doplní do části F.7 povodňový plán (tabulka na str. 12),
- 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 umožní objednateli kontrolu havarijního zabezpečení stavby 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 odbornou akustickou firmou (po dohodě s objednatelem a orgánem ochrany veřejného zdraví), měření hodnot hlukové zátěže jako průkazné zkoušky a u naměřených hlukových hodnot provede jejich přepočtení na výhledový stav; měření bude prováděno v chráněném venkovním prostoru, v chráněném venkovním prostoru staveb a u vybraného objektu (objektů) i v chráněném vnitřním prostoru staveb; uvedená měření hlukové zátěže budou prováděna v rámci zkušebního provozu před kolaudací stavby, a to postupně po dokončení jednotlivých částí stavby dle schváleného harmonogramu výstavby; zkušební provoz



musí umožnit jízdu všech ve výhledu uvedených typů vlaků a jejich plných rychlostí; součástí akustické studie budou protokoly o měření a vyhodnocení měření; rozsah výhledové dopravy, použitý ve výpočtech, bude odsouhlasen investorem; při výpočtu bude použita korekce pro nový železniční svršek (4 – 5 dB) a korekce pro odraz od fasády dle ČSN ISO 1996-2 a Metodického návodu č.j. 62545/2010-OVZ-32.31.11.2010; koncept akustické studie bude předložen objednateli ke schválení,

- 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, která jsou součástí stavby, budou dokončena v termínu plnění dodávky, dle uzavřené smlouvy o dílo a jsou součástí cenové nabídky,
- k části B.3.4 Dendrologický průzkum doplňujeme informaci o nutnosti respektovat nově vydanou vyhlášku č. 189/2013 Sb. o ochraně dřevin a povolování jejich kácení,
- 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,
- upozorňujeme na výskyt zvláště chráněných druhů živočichů v prostoru stavby; jejich výčet uvádí výjimka ze zákazů zvláště chráněných druhů živočichů, vydaná Krajským úřadem Karlovarského kraje dne 5.10.2012 pod č.j. 2752/ZZ/12-5,
- bude dodržen požadavek Městského úřadu Cheb, aby zemní práce byly provedeny s ohledem na životní cyklus obojživelníků a ryb (viz Závazné stanovisko k zásahu do VKP č.j. MUCH 85333/2012 ze dne 15.11.2012); veškeré stavební úpravy na propustcích tak musí prob

#### 4. ORGANIZACE VÝSTAVBY

- staveniště je vymezeno tělesem trati mezi km 140,586 na státní hranici a km 150,540 na konci výhybky č. 7 na plzeňském zhlaví v Chebu,
- pro práce na železničním spodku a svršku se navrhuje zřídit plochy zařízení staveniště v žst. Cheb, a to celkem tři plochy o celkové výměře 12 600 m<sup>2</sup>; plochy jsou napojeny na silniční vjezd/výjezd i na kolejovou dopravu; u mostních objektů a některých propustků se navrhuje zřídit celkem v 18 případech další zařízení staveniště,
- pokud si zhotovitel zvolí jiné plochy pro zařízení staveniště či jiné přístupové cesty, je povinen si jejich využití projednat s vlastníky a 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 pracemi 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,
- při zpracování časového harmonogramu zhotovitelem je nutné vycházet z jednotlivých stavebních postupů, uvedených v POV projektu stavby a dodržet stanovené termíny předjednaných výluk s ohledem na stávající železniční dopravu a na nutnou náhradní autobusovou dopravu; je nutno brát ohled na skutečnost, že výluková činnost navazuje na organizování dopravy u zahraničního dopravce, jehož požadavky bude muset zhotovitel respektovat; dopady za nesplnění podmínek zahraničního dopravce ponese zhotovitel stavby,
- 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 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,



- 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,
- v případě neočekávaných nutných technologických přestávek je zhotovitel povinen bezodkladně tuto skutečnost oznámit investorovi současně s návrhem řešení dalšího postupu stavby.