

## DÍL 2

### ZÁVAZNÝ VZOR SMLOUVY

#### Příloha č. 2 c)

#### ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

### **Zvýšení traťové rychlosti v km 26,505 – 29,881 trati Beroun - Rakovník“**



SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE

**OBSAH**

<b><u>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ</u></b> .....	3
1.1. Účel stavby .....	3
1.2. Umístění stavby .....	3
<b><u>2. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY NA REALIZACI DÍLA</u></b> .....	3
2.1. Výluky .....	3
2.2. Materiál kolejového lože.....	3
2.3. Železniční svršek .....	5
2.4. Mosty .....	6
2.5. Kabelové trasy a inženýrské sítě.....	8
2.6. Ostatní podmínky pro realizaci stavby.....	9
<b><u>3. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO STAVENIŠTĚ</u></b> .....	9
<b><u>4. ČASOVÝ PLÁN STAVBY</u></b> .....	10
<b><u>5. OSTATNÍ ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY</u></b> .....	10

Tyto Zvláštní technické podmínky tvoří spolu s Technickými specifikacemi a Technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah Technické podmínky, které jsou jedním z dokumentů tvořících obsah smlouvy o dílo na zhotovení stavby „**Zvýšení traťové rychlosti v km 26,505- 29,881 trati Beroun - Rakovník**“ a které jsou pro její provedení závazné.

Tyto Zvláštní technické podmínky upřesňují a specifikují Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah. V případě odlišné úpravy v Technických kvalitativních podmínkách staveb státních drah a Zvláštních technických kvalitativních podmínkách platí tyto Zvláštní technické podmínky.

## **1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ**

### **1.1. Účel stavby**

Hlavním účelem stavby je zkrácení jízdních dob, kterých bude dosaženo zvýšením traťové rychlosti na jednokolejně trati Beroun – Rakovník v úseku mezi stanicemi Roztoky u Křivokláta – Městečko u Křivokláta. Rekonstrukce úseku moderním svrškovým materiálem umožní mnohem větší příčné namáhání, které je vyjádřeno hodnotou nedostatku převýšení. Stavba současně řeší rekonstrukci mostních objektů a propustků, které v tomto úseku leží a neumožňují využití zvýšení příčného namáhání koleje.

Současná traťová rychlost v dotčeném úseku je 50 km/h. Cílem stavby je dosažení rychlosti 70 km/h pro  $V_{100}$  resp. 75 km/h pro  $V_{130}$ . Zavedení rychlosti 75 km/h pro  $V_{130}$  však bez zřízení traťového zabezpečovacího zařízení je nereálné vzhledem k tomu, že v současných TTP je pro tento úsek uvedena nejvyšší traťová rychlost 70 km/h.

### **1.2. Umístění stavby**

Dosavadní využití a zastavěnost území nebude stavbou změněna. Staveniště je dáno rozsahem rekonstrukce železniční tratě, na kterém jsou i dotčené mostní objekty v katastrálních územích Roztoky u Křivokláta, Křivoklát, Velká Buková, Městečko u Křivokláta, Kalubice a Pustověty.

## **2. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY NA REALIZACI DÍLA**

### **2.1. Výluky**

- Doporučený časový harmonogram prací v průběhu stavby je vázán na projednané výluky a během celé doby výstavby je možno plynule realizovat všechny další práce tak, aby byla dodržena lhůta výstavby 7 měsíců. Zadavatel požaduje, aby ukončení výlukových prací nebylo plánováno na dny pracovního volna a pracovního klidu, případně v pracovní dny po 16.00 hod.
- Předpokládaný termín výluky je 3.9. – 16.11. 2015
- Zhotovitel se zavazuje v souladu s projektem stavby, považovat zde uvedené množství a délku výluk za maximální. Objednatel si vyhrazuje právo pozměnit zhotoviteli navržené časové horizonty rozhodujících výluk s cílem dosáhnout jejich maximálního využití a sladění s výlukami sousedních staveb.

### **2.2. Materiál kolejového lože**

- Materiál kolejového lože je v majetku objednatele, který preferuje jeho maximální opětovné využití. Na základě zjištěných hodnot 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 (šterkové 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.

- Zhotovitel smí ukládat kamenivo (nové, vyzískané i recyklované) na mezideponii určenou objednatelem až po převzetí úpravy plochy mezideponie technickým dozorem objednatele, potvrzeném zápisem ve stavebním deníku.
- 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:
  - zrnitost - min. 1 zkouška na každých 500 t,
  - odplavitelné, cizorodé, popřípadě rozlišné částice - min. 1 zkouška na každých 1000 t
  - tvarový index 3 a 5 - min. 1 zkouška na každých 1000 t.

Pokud výsledky i jen jednoho z uvedených parametrů neodpovídají hodnotám uvedeným v OTP 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. Mezideponie musí být označeny tabulemi udávajícími frakci, třídu a dodavatele kameniva pro každý lom zvlášť. Před odstraněním mezideponie nevyhovujícího kameniva ze staveniště musí být mezideponie označena tabulí „Nevyhovuje pro kolejové lože“.

- Zhotovitel je povinen na vlastní náklady prokázat petrografickým rozbořem původ kameniva pokud má investor důvodné podezření, že kamenivo na mezideponii nebo ve stavbě nepochází od výrobců udaných v závazném seznamu výrobců kameniva vlastnicích platné Osvědčení pro dodávky do železničních drah ČR nebo pokud není dodržena jakost kameniva a zhotovitel nezpochybnitelně neprokáže výrobce kameniva.
- Zhotovitel je povinen neprodleně oznámit pracovníkům technického dozora objednatele uplatnění reklamace kameniva a předat kopie dokladů o způsobu jejího vyřízení včetně protokolů o případných zkouškách prováděných v rámci reklamace. Pracovník technický dozor objednatele postoupí opis těchto podkladů TÚDC S13 OJMP.
- Pracovník technický dozor stavebníka má právo požadovat na zhotoviteli prokázání kvality kameniva ve zřizovaném kolejovém loži dle OTP, 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 technického dozora objednatele. Náklady na tyto zkoušky jdou k tíži toho, v jehož neprospěch zní výsledek zkoušky.
- Recyklaci výzisku z kolejového lože je zhotovitel povinen realizovat v souladu se svou nabídkou, projektem stavby a ostatními povinnostmi vyplývajícími ze Smlouvy o dílo a v souladu s těmito technickými podmínkami. Kolejové lože z míst zřetelně znečištěných ropnými látkami (výhybky a místa stání lokomotiv) je nutno odtěžit z preventivních důvodů přednostně a s tímto materiálem nakládat jako s nebezpečným odpadem. Při recyklaci štěrkového lože je také nutno provádět z důvodu výskytu kameniva kontaminovaného vápencem selekci, zejména s ohledem na výsledky průzkumu pro projekt. Před odtěžením štěrkového lože budou z daného úseku komisionálně odebrány vzorky pro stanovení míry kontaminace a upřesnění následného nakládání se štěrkovým ložem. Před zahájením provozu recyklační základny předloží zhotovitel souhlas s provozováním zařízení dle § 14 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, §17 zákona č. 86/2002Sb., o ochraně ovzduší, provozní řád a bude vedena průběžná evidence s odběry vzorků na vstupu a výstupu ze zařízení.

- Míra recyklovatelnosti materiálu stávajícího štěrkového lože je v projektové dokumentaci stanovena na základě vzorkování v souladu s Metodickým pokynem odboru odpadů Ministerstva životního prostředí ČR k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb. Odebrané vzorky se budou analyzovat jako potencionální odpad v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a jeho prováděcími předpisy a rovněž v souladu s technickými požadavky na kvalitu kameniva na základě geotechnického zhodnocení kameniva a možnosti jeho použití. Vícepráce, resp. vícenáklady (nákup nového štěrkového lože nad objem proklamovaný v nabídce) v průběhu realizace díla nebudou investorem uznány.
- součástí předmětu díla musí být provedení recyklace vyzískaného materiálu ze štěrkového lože včetně odvozu k recyklaci, odvoz užitého materiálu k druhotnému užití do násypů resp. odvoz na skládky, včetně uložení nebo likvidace, a to podle pokynů objednatele
- Zhotovitel se zavazuje, že se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a všech jeho prováděcích vyhlášek.

### 2.3. Železniční svršek

- Rekonstrukce svršku bude spočívat v nahrazení stávajících ojetých kolejnic S49 kolejnicemi 49E1 z nového materiálu.
- součástí předmětu díla je dále:
  - vyzískané kolejové páry určené k regeneraci převez, uloží a protokolárně předá oblastnímu ředitelství (správa tratí) zhotovitel po předešlém projednání,
  - korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům
  - stanovení minimálních zemních odporů jednotlivých zařízení
- zhotovitel je povinen zajistit po dobu přechodných stavů, přechodné nefunkčnosti zařízení, jejich provizorní řešení včetně personálního zajištění jejich provozu zdravotně a odborně způsobilými osobami (např. přejezdy a přechody, přístupové cesty, osvětlení, náhradní napájení energiemi včetně zásobování vodou, odvod příp. čerpání odpadních, dešťových a drenážních vod, apod.)
- zhotovitel zajistí směrové a výškové zaměření koleje do zajišťovacích značek vyhotovených před zahájením zřizování bezстыkové koleje,
- Zhotovitel je povinen zajistit na své náklady provedení definitivního zajištění prostorové polohy koleje (včetně zpracování příslušné dokumentace) za součinnosti se správcem prostorové polohy koleje (příslušná Správa železniční geodézie) a příslušným specialistou objednatele (SS západ).
- Zhotovitel je povinen maximálně spolupracovat při realizaci stavby a přejímacím řízení se zástupci objednatele, uživatele a zástupci příslušné Správy železniční geodézie (SŽG) při realizaci prací na železničním svršku, před pokládkou železničního svršku a před svařováním kolejnicových pasů.
- Pro montáž železničního svršku zhotovitel použije stroje a zařízení s nastavitelným utahovacím momentem. Točivý moment bude přenášen pouze elektricky, aby byl po celou dobu montáže konstantní (hydraulické ruční stroje nebudou používány).
- Zhotovitel je povinen zabezpečit provádění odkrytí pláň železničního spodku, jakož i základových spár objektů na nezbytně nutnou dobu maximálně však do 48 hodin. V případě překročení stanovené lhůty je povinen provést vlastním nákladem

neprodleně taková opatření a ošetření pláně k zabezpečení bezpečného provozu dráhy a vyloučení nepříznivých vlivů počasí.

- Z hlediska technologie provádění, kdy je v prvním sledu prací navržena rekonstrukce železničního svršku a po rekonstrukci železničního svršku teprve rekonstrukce objektů spodních staveb – mosty, propustky, budou v rámci úseků souvislé výměny kolejnic v prostoru rekonstruovaných objektů spodních staveb vloženy kolejnice délky 25m inventární nebo nové tak, aby bylo možné tyto kolejnice (*a celý kolejový rošt*) před započítím rekonstrukce objektu mostu nebo propustku dočasně demontovat bez řezání do nových kolejnic.
- V projektu železničního svršku a spodku je navržena rekonstrukce stávajících zábradlí v úsecích přehledně zpracovaných ve výkresové části dokumentace. Tato zábradlí budou většinou kotvena do pražcových rovin zajišťujících rozšíření koruny drážního tělesa. Zábradlí bude do pražcových rovin kotveno pomocí ocelových svařenců ze závitových tyčí a ocelových pásovin, viz. výkresová část dokumentace. Z důvodu omezení zatékání vody do prvků kotvení bude provedeno přeplátování těchto kotvicích svařenců hydroizolačním pásem.
- V prostoru tunelů bude dodržena minimální tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce 200mm. Ve vjezdovém portálu tunelu Nad Budy bude nutné z tohoto důvodu provést úpravu skalního podloží kolejového lože v délce 37,50m odtěžením skalního podkladu o 40mm.
- Průjezdový profil tunelů v řešeném úseku, tzn. tunel Nad Budy, tunel Pod Královskou Pěšinkou a tunel Pod Basou je J-GZC3. Součástí stavby není stavební činnost na objektech tunelů tak, aby bylo možné splnit průjezdový profil ZGC.
- Součástí dokumentace na rekonstrukci železničního nástupiště na zastávce Křivoklát je přeložka vodovodního potrubí, které napájí zastávkovou budovu. Přeložka bude provedena tak, aby vodovodní potrubí bylo mimo prostor nového nástupiště, tzn. přístupné v případě poruchy apod.
- Železniční přejezd P2326 (Městečko u Křivoklátu) bude uzavřen pouze na nezbytně nutnou dobu potřebnou pro výstavbu nové konstrukce přejezdu a rekonstrukci železničního spodku a svršku v prostoru železničního přejezdu. Vzhledem k navrženému technickému řešení byla stanovena projektantem délka kompletní uzavírky přejezdu 7dní. Zajištění a projednání dopravního značení uzavírky železničního přejezdu včetně značení objízdné trasy zajistí zhotovitel stavby dle svého harmonogramu stavebních prací. V době plné uzavírky železničního přejezdu musí být zajištěn přístup pěších chodců od obce k železniční zastávce.
- Konstrukce železničního přejezdu P2326 je navržena z celopryžových panelů s ukloněnými vnějšími panely na vnitřní i vnější straně oblouku, viz. projektová dokumentace. Vnější ukloněné panely jsou navrženy a budou osazeny schválené konstrukce (*odborem O13 GŘ SZDC*).

## 2.4. Mosty

**Základní požadavky na způsobilost výrobce OK (aktualizované podle Nařízení EP a rady EU č.305/2011):**

- Výrobce konstrukčních ocelových dílců, na které se vztahuje harmonizovaná ČSN EN 1090-1+A1 prokazuje svoji způsobilost **Osvědčením o shodě řízení výroby** (Certificate of conformity of the factory production control) pro příslušnou třídu provádění (EXC1 až EXC4), který vydává Evropskou komisí jmenovaný Oznámený



subjekt. **Eventuelně platným ES certifikátem** systému řízení výroby vydaným podle ČSN EN 1090-1 "Provádění ocelových a hliníkových konstrukcí - Část 1: Požadavky na posouzení shody konstrukčních dílců", vydaný Notifikovanou osobou pro příslušnou požadovanou třídu provádění konstrukčních dílců.

- Související speciální technologie prováděné samostatně (výroba výpalků, sestavy předpjatých šroubů, nýtování, atd.), na které se vztahuje ČSN EN 1090-1+A1, výrobce prokazuje svoji způsobilost **Osvědčením o shodě řízení výroby** pro předmětnou činnost, které vydá příslušný Oznámený subjekt.
- Výrobce konstrukčních ocelových dílců, který vyrábí dle neharmonizovaných norem, prokazuje svoji způsobilost **samostatným certifikátem způsobilosti**. Certifikaci organizace provádí akreditovaný certifikační orgán.
- SŽDC si vyhrazuje právo na počáteční ověření odborné způsobilosti výrobce a kontrolu v průběhu výroby (ověření výrobních a technických možností, referenčních staveb, kontrola během výroby apod.), v souladu se Směrnicí SŽDC č. 67 – Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství.

#### **Základní požadavky na způsobilost pro montáž OK na staveništi:**

- Organizace prokazuje oprávnění k montáži ocelových mostních konstrukcí pro odpovídající třídu provádění (EXC1 - EXC4), popř. k provádění speciálních technologií (např. nýtování) samostatným **certifikátem způsobilosti k montáži ocelových konstrukcí** na staveništi nebo certifikátem s přílohou, která obdobně jako samostatný certifikát prokazuje plnění požadavků na provádění ocelových konstrukcí na staveništi v rozsahu požadavků ČSN EN 1090-2+A1, ČSN 73 2603, ČSN EN ISO 3834 ve vztahu k procesům svařování při montáži a TKP kap. 19.
- Certifikaci organizace provádí akreditovaný certifikační orgán a může probíhat v součinnosti s odborně způsobilými technickými experty SŽDC.
- SŽDC si vyhrazuje právo na počáteční ověření odborné způsobilosti montážní organizace a kontrolu v průběhu montáže v souladu se Směrnicí SŽDC č. 67 – Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství.
- Pro stavbu (vybrané SO mostů) bude zhotovitelem zpracován povodňový a havarijní plán, který bude zohledňovat technologii provádění. Tyto dokumenty budou v předstihu projednány s příslušnými dotčenými orgány.
- Podmínkou uvedení mostů do provozu je provedení technicko-bezpečnostní zkoušky ve smyslu vyhlášky č.177/1995 Sb. formou hlavní prohlídky dle SŽDC S5. Hlavní prohlídka bude provedena příslušnými útvary SŽDC. Na mostě (SO 207) se předepisuje provedení zatěžovací zkoušky, která může být provedena i po uvedení mostu do provozu, pokud bude třeba jeho zprovoznění v předstihu pro dokončení prací na železničním svršku.
- Při rekonstrukci mostu SO 204 bude po nezbytnou dobu omezen podjezd pod tímto mostem z důvodu montážního lešení, na kterém bude zhotovena deska mostovky. Dopravní opatření, spojené s technologií zhotovitele si zhotovitel projedná s příslušným dopravním orgánem.

- Po celou dobu stavby musí být zabezpečen prostor pod mosty, zejména u mostu přes Berounku (SO 201), aby nemohlo dojít k ohrožení lidí, kteří se mohou v tomto prostoru vyskytnout. Jde zejména o vodáky a návštěvníky přilehlého tábořiště na břehu řeky.
- Pro rekonstrukci mostu SO 209 se předepisuje uzavření pronájmu s vlastníkem celého pozemku parc.č. 445, KÚ: Kalubice o výměře 8294 m<sup>2</sup> na dobu 6-ti měsíců s cenou 20Kč/m<sup>2</sup>/rok. Na tomto pozemku bude zřízeno zařízení staveniště včetně přístupové cesty k mostu.
- **Pro rekonstrukci mostu SO 201 je podmínkou do 30 dnů před zahájením prací uzavření nájemní smlouvy** na část pozemku parc.č. 25/7, KÚ: Roztoky o výměře 2500 m<sup>2</sup> na dobu 12-ti měsíců s cenou 20Kč/m<sup>2</sup>/rok, nejméně **ve výši 50 000,- Kč a uhrazení této částky do 30 dnů od podpisu nájemní smlouvy**. O uzavření nájemní smlouvy a uhrazení nájemného požadujeme informovat investora. **Pokud zhotovitel nájemní smlouvu včas neuzavře a neuhradí požadovanou částku pronajímateli, učiní toto investor a veškeré náklady včetně úroku z prodlení bude požadovat od zhotovitele.** Na tomto pozemku bude zřízeno zařízení staveniště pro rekonstrukci tohoto mostu.
- Výkop pro zeď SO 208.7 nebude otevírán na celou délku, ale po kratších částech délky cca 10 m, podle vlastností zastiženého zeminu. Ihned po odhalení základové spáry a její přejímce bude provedena vrstva podkladního betonu, uloženy prefabrikáty příkopové zídky a uložen výplňový beton před lícem a za rubem prefabrikátů. V prefabrikátech je navrženo atypické umístění odvodňovacích otvorů.

## 2.5. Kabelové trasy a inženýrské sítě

- Zhotovitel je povinen před zahájením prací vytýčit inženýrské sítě uvedené v projektu stavby, a to včetně těch inženýrských sítí, které vznikly v době od zpracování dokumentace do zahájení prací na příslušné části díla a oznámit objednateli tuto skutečnost před zahájením prací na této části díla. Současně je povinen vytýčit a v terénu viditelně vyznačit obvod stavby, jednotlivých ZS, hranice pozemků, jednotlivé linie a rozhodující rozměry realizovaných PS a SO a tyto po nezbytnou dobu výstavby udržovat v náležitém stavu.
- Po vytýčení kabelových tras a před zahájením výkopových prací je zhotovitel povinen svolat jednání za účasti správců jednotlivých kabelových tras a objednatele. Cílem je na místě upřesnit a zkoordinovat jednotlivé trasy a zkoordinovat provádění výkopových prací s pracemi na železničním spodku. Z jednání je zhotovitel povinen provést záznam. Zhotovitel musí být připraven na nepřesnosti a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inž. sítí.
- Po vytýčení kabelových tras a před zahájením výkopových prací je zhotovitel povinen svolat jednání v jednotlivých železničních stanicích a mezistaničních úsecích za účasti zhotovitele projektové dokumentace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a silnoproudu, jednotlivých podzhotovitelů a objednatele. Cílem je na místě upřesnit a zkoordinovat jednotlivé trasy a zkoordinovat provádění výkopových prací s pracemi na železničním spodku. Z jednání je zhotovitel povinen provést podrobný zápis. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inž. sítí a je povinen zachovat v celém průběhu realizace díla jejich funkčnost příp. zajistit jejich přeložení nebo odpovídající náhradní zdroj. Podchody inž. sítí pod silničními komunikacemi budou provedeny přednostně



bezvýkopovou technologií (protlakem).

## **2.6. Ostatní podmínky pro realizaci stavby**

- Varovný bezpečnostní pás na nástupišti bude proveden protiskluzovým nátěrem žluté barvy
- U mostních objektů budou v souladu s ČSN 73 6201 umístěny tzv. pozorované body a vyznačen letopočet vyhotovení. Zhotovitel zajistí a uhradí v souladu s ČSN 736209 zkušební břemena k provedení zatěžovací zkoušky.
- Zhotovitel zajistí předání návodů k obsluze, dále předání všech nutných podkladů pro zpracování provozních řádů a obsluhovacích předpisů, které budou příslušet do kompetence žel.stanic. Předání pokladů pro tvorbu Základní dopravní dokumentace v souladu s předpisem ČD D5 - požadujeme minimálně 1 měsíc před uvedením zařízení do provozu.
- Zhotovitel je povinen:
  - nejméně 5 dní předem oznamovat a projednávat prostřednictvím zaměstnance vykonávajícího technický dozor stavebníka objednatele s určeným pracovníkem příslušného Oblastního ředitelství a Správy železniční energetiky zásahy do stávajícího provozovaného zařízení nebo jeho potřebné úpravy,
  - zabezpečit změření izolačního stavu i na nerekonstruovaných kolejích s kolejovými obvody před zahájením prací v příslušné železniční stanici i před zprovozněním staničního zabezpečovacího zařízení,
  - zabezpečit změření izolačního stavu kolejíště před a po pokládce konstrukce přejezdů a přechodů,
- Zhotovitel zajistí protikorozi ochranu ocelových částí zařízení žárovým zinkováním ponorem.
- Zhotovitel musí přizpůsobit práce klimatickým podmínkám a zajistit požadovanou kvalitu prací.
- 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. Společně se zahájením přejímacího řízení se předpokládá zahájení zkušebního provozu v délce trvání 6 měsíců. Ukončení přejímacího řízení bude provedeno na základě úspěšného ukončení a vyhodnocení zkušebního provozu.
- Při uvádění stavby do zkušebního provozu zhotovitel bude dodržovat a plnit podmínky stanovené Drážním úřadem Praha (Opatření č. 4/2010, č.j. DUCR-32726/10/Pk ze dne 28. 6. 2010 v platnosti od 1. 8.2010).

## **3. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO STAVENIŠTĚ**

- 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.

## **4. ČASOVÝ PLÁN STAVBY**

- Součástí nabídky bude řádkový časový harmonogram prací včetně platebního kalendáře zahrnující termín vypracování realizační dokumentace, koordinaci se souběžně probíhajícími stavbami objednatele případně souběžně probíhajícími stavbami cizích investorů, výlukovou činnost s maximálním využitím výlukových časů a veškeré práce a dodávky podzhotovitelů.
- V časovém harmonogramu prací je nutno respektovat následující požadavky a termíny:
  - a) termín zahájení a ukončení stavby
  - b) možné termíny uvádění provozuschopných celků do provozu
- Zadavatel požaduje dodržování a maximální využití přidělených výlukových časů a tomu odpovídající nasazení lidských a technických zdrojů.
- Na základě daného objemu finančních prostředků stavby potvrzeného objednatelem, předloží zhotovitel každoročně do 1/Q příslušného roku aktualizaci harmonogramu prací včetně platebního kalendáře 1x v tištěné formě a 1 x digitálně.

## **5. OSTATNÍ ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

- Zhotovitel musí zajistit koordinaci s probíhajícími stavbami Opravy mostů v úseku Beroun – Rakovník, které se nacházejí v úseku Městečko u Křivokláta – Lašovice. Jedná se o opravné práce OŘ Praha, které by měly proběhnout ve stejné výluce jako tato stavba.
- S ohledem na dobu výstavby bude zhotovitel zajišťovat koordinaci s případnými souběžně probíhajícími stavbami cizích investorů při realizaci prací, poskytování a rozsahu výluk, přidělení prostorů pro staveniště v jednotlivých žst. apod.
- Zhotovitel je povinen spolupracovat s poradenskou a konzultační firmou objednatele a supervizorem stavby, který bude vybrán na základě veřejné zakázky zadané Ministerstvem dopravy, v oblasti realizace, finančního plánu, časového harmonogramu výstavby dle pokynů objednatele. Současně je povinen spolupracovat s geotechnickým konzultantem objednatele a autorským dozorem projektanta.
- Z důvodu nevhodného bodového pole v předchozích stupních přípravy se nyní zpracovává aktualizace projektové dokumentace resp. její geodetické části v rozsahu dle Směrnice č. 11 na nově budované bodové pole stavby (příslušný správce ŽBP u SŽG Praha je Ing. Pelikán). Aktualizovaná geodetická dokumentace (schválená SŽG) bude před zahájením prací, v rámci předání staveniště, předána vítěznému zhotoviteli.

- Vítězný uchazeč obdrží 2 kompletní soupravy projektové dokumentace stavby v tištěné formě. Digitální formu dokumentace obdržel již v rámci zadávací dokumentace.
- Zhotovitel dodrží podmínky stanovené ve stavebním povolení vydaném DÚ Praha. Stavební povolení předá objednatel zhotoviteli nejpozději před podpisem Smlouvy o dílo na realizaci této stavby.
- Povinností zhotovitele je zajistit projednání přístupových komunikací k zařízení staveniště s příslušnými orgány státní správy a Policií ČR.
- Kácení mimolesní a lesní zeleně nad rámec projektové dokumentace zhotovitel předjedná na příslušných orgánech státní správy a informuje objednatele.

Dne: 23.2.2015

Schválil: **Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.**  
náměstek ředitele SSZ pro techniku

Zpracovali: Ing. Libor Marek (TOPCON Servis s. r. o. a PRODIN a. s.), Jaroslava Techmanová (SSZ),