

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Díl 2

Závazná smlouva včetně příloh

Příloha č. 2 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

ZHOTOVENÍ STAVBY

**„Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku trati Praha - Kladno -
Rakovník, v úseku Kladno (mimo) - Lužná - Rakovník (mimo),
varianta - Lužná (mimo) - Rakovník (mimo)“**

č.j.: 9613/2015 – OŘ PHA/900 z 18.3.2015



**Operační program
Doprava**



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

OBSAH

OBSAH	2
1. SPECIFIKACE A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1. ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.2. UMÍSTĚNÍ STAVBY.....	3
2. KOORDINACE S NAVAZUJÍCÍMI A DOTČENÝMI STAVBAMI	3
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	3
3.1. PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE	3
3.1. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTACE	3
4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA	3
4.1. VŠEOBECNĚ.....	3
4.2. REALIZAČNÍ DOKUMENTACE STAVBY	4
4.3. DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ STAVBY.....	5
4.4. TECHNICKÉ POŽADAVKY A PODMÍNKY	6
4.5. VYZÍSKANÝ MATERIÁL	7
5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY	8
6. SOUVISEJÍCÍ NORMY A PŘEDPISY	9

1. SPECIFIKACE A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Účel a rozsah předmětu díla

- 1.1.1. Účelem stavby je provedení takových stavebních činností, které povedou k odstranění rizikových úseků trati na hranici možného užívání a především k opravě železniční infrastruktury v traťovém úseku a k jeho uvedení do stavu umožňujícího plné využití možností stávající infrastruktury, což dále povede k odstranění propadů traťových rychlostí, následně pak ke zkrácení jízdních dob, stabilizaci jízdního řádu, zlepšení obratu souprav, zlepšení přípojných vazeb, ale i eliminaci zřizování pomalých jízd. Stavba dále přinese snížení finančních nákladů a nároků na dopravní výluky pro opravné a údržbové práce. Zkrácení jízdních dob v celém úseku bude dále akcentováno předpokládaným nasazením nových řad vozidel na osobní vlaky a rychlíky po soutěžích na dopravce v daném úseku cca od roku 2018. Toto dále zatraktivní využívání železniční dopravy pro cestující.
- 1.1.2. Předmětem plnění je zhotovení stavby " Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku trati Praha - Kladno - Rakovník, v úseku Kladno (mimo) - Lužná - Rakovník (mimo); Varianta - Lužná (mimo) - Rakovník (mimo)". Podrobná specifikace předmětu plnění díla je v Průvodní a Souhrnné zprávě Projektu stavby a v Technických zprávách jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.

1.2. Umístění stavby

- 1.2.1. Stavba leží na trati 120 Praha – Rakovník v traťovém úseku 0171 Lužná u Rakovníka (mimo) – Rakovník (mimo).

2. KOORDINACE S NAVAZUJÍCÍMI A DOTČENÝMI STAVBAMI

- 2.1.1. V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investiční a stavební akce. Některé z nich bezprostředně souvisí nebo navazují na předmětnou stavbu a jsou v různém stadiu připravenosti. Projekt resp. navrhovaná osa stavby v místě napojení na zhlaví ŽST Rakovník byla koordinována s projektem "Rekonstrukce výhybek 24 – 32 v ŽST Rakovník" zpracovaného firmou SUDOP Project Plzeň a.s.. Konec úseku stavby byl posunut oproti záměru projektu vzhledem k tečnovému polygonu schváleného kolejového řešení rekonstrukce zhlaví ŽST Rakovník pro trať od Lužné, pro napojení posledního oblouku opravy trati Lužná (mimo) - Rakovník(mimo).

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

3.1. Projektová dokumentace

- 3.1.1. Projekt stavby (zpracovatel Sdružení - Praha - Kladno - Rakovník , 12/2014)

3.1. Související dokumentace

- 3.1.1. Posuzovací protokol, (SZDC, č.j. 13874/2015-O15 ze dne 02. 04. 2015)
3.1.2. Schvalovací protokol, (SZDC, č.j. 14145/2015-O15 ze dne 02. 04. 2015)
3.1.3. Stavební povolení č.j.: ze dne

Č.j. a datum bude doplněno před zadáním veřejné zakázky. Stavební povolení bude předáno bez zbytečného odkladu po podpisu Smlouvy vítěznému uchazeči.

4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Vítězný uchazeč obdrží 2 kompletní soupravy projektové dokumentace stavby v tištěné formě. Digitální formu dokumentace obdržel již v rámci zadávací dokumentace.
- 4.1.2. Zhotovitel si zajistí v předstihu před začátkem stavby potřebná povolení, zejména pro výjezdy ze staveniště na silnice a místní komunikace, umístění přechodného dopravního značení a zajistí si i další dočasné záборы potřebné pro stavbu, včetně pozemků v majetku ČD a.s. Veškeré tyto náklady zohlední v ceně díla dle VTP.
- 4.1.3. Zhotovitel stavby má možnost předjednat a uzavřít s vlastníky pozemků vlastní nájemní smlouvy anebo si musí zajistit k přístupu na stavbu jiné pozemky.

- 4.1.4. Zhotovitel ve všech fázích realizace díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplívající z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části dokumentace stavby a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.5. Před začátkem provádění prací si zhotovitel zajistí vyjádření vlastníků a správců inženýrských sítí, která v době realizace stavby pozbydou platnosti, týká se v projektové dokumentaci (P) části H. Doklady (závazná stanoviska dotčených orgánů a další doklady o jednání s dotčenými orgány a účastníky stavebního řízení).
- 4.1.6. Z projednávání této akce s dotčenými orgány a osobami vyplynuly podmínky pro realizaci, které jsou uvedeny v Projektu stavby, část H.2. Zhotovitel zajistí na své náklady všechna nová povolení.
- 4.1.7. Případné poskytnutí pozemku, ke kterému má objednatel právo hospodařit, musí být v dostatečném předstihu písemně odsouhlaseno objednatelem.
- 4.1.8. 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.
- 4.1.9. Při uvádění stavby do zkušebního provozu zhotovitel bude dodržovat a plnit podmínky stanovené Drážním úřadem Praha.
- 4.1.10. Pro vytýčení kabelových tras (včetně povinnosti příp. aktualizace stanovisek k jejich existenci) a před zahájením výkopových prací je zhotovitel povinen svolat jednání v jednotlivých 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 záznam. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inž. sítí. Podchody inž. sítí pod silničními komunikacemi a kolejemi budou provedeny přednostně bezvýkopovou technologií (protlakem), pokud není v projektu stavby stanoveno jinak.

4.2. Realizační dokumentace stavby

- 4.2.1. Realizační dokumentaci pro PS sdělovacích a zabezpečovacích zařízení předá zhotovitel objednateli ke schválení ve 2 vyhotoveních v tištěné formě v termínu před zahájením prací na PS. Zhotovitel dále zajistí přeschválení závěrových tabulek před zahájením prací na PS.
- 4.2.2. Zhotovitel také provede v ceně díla:
 - a) vyhotovení podrobného harmonogramu prací realizovaných ve výluce,
 - b) vyhotovení realizační projektové dokumentace (dokumentace zhotovitele):
 - c) provedení recyklace vyzískaného materiálu ze štěrkového lože včetně odvozu k recyklaci, odvoz užitého materiálu k druhotnému užití, resp. odvoz na skládky, včetně uložení nebo likvidace, a to podle pokynů objednatele,
 - d) pasportizaci objízdných a stavbou dotčených komunikací, projednání příp. nápravy způsobených škod s jejich správci. Náhrada škody způsobené stavební činností je součástí ceny díla,
 - e) pasportizaci objektů, jejichž stabilita může být ohrožena zemními pracemi realizovanými v rámci stavby. Náhrada škody způsobené stavební činností je součástí ceny díla.
 - f) nakládku a převoz (odvoz i dovoz) vyzískaného materiálu na určené skládky, montážní a demontážní základny,
 - g) zpracování a předání podkladů pro pasportní evidenci železničního svršku nejpozději do 14 dnů od uvedení díla do provozu a v rozsahu dle přílohy č.1 „Opatření SZDC k vedení pasportní evidence železničního svršku“ č.j. 4200/05-OP. Formuláře k vyplnění budou předány dodavateli k vyplnění v elektronické podobě.
 - h) zajištění přechodných stavů, přechodné nefunkčnosti zařízení po dobu jejich trvání, jejich provizorní řešení včetně personálního zajištění jejich provozu zdravotně a odborně způsobilými osobami (např. provizorní nástupiště, přejezdy a přechody, přístupové cesty, osvětlení, sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, informační zařízení, náhradní napájení energiemi včetně zásobování vodou, odvod příp. čerpání odpadních, dešťových a drenážních vod, apod.),
 - i) přístupové cesty na staveniště v jednotlivých výlukových etapách s ochranou zařízení, která budou dotčena (stávající drátovody, stávající kabelové trasy apod.), mezideponie materiálu, plochy pro recyklace materiálu,

- j) zpracování technologických postupů provádění prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby (především v jednotlivých etapách výluk) jednotlivých PS a SO, které obsahují především:
- provádění hydroizolací mostních konstrukcí, dle TNŽ 736280,
 - provádění injektáží a hloubkového spárování kamenného zdiva,
 - provádění ochranných nátěrových systémů ocelových konstrukcí SZDC S5/4,
 - technologický předpis pro reprofilaci a protikarbonační nátěr na povrchovou úpravu dosavadních betonových spodních staveb,
 - technologický postup provádění sanací železničního spodku,
 - technologický postup provádění výměny železničního svršku,
 - technologický postup vypínání, zapínání (eventuálně přepínání) provizorního a definitivního, staničního, traťového, přejezdového zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení,
 - opatření proti narušení stability bezстыkové koleje v provozovaných kolejích, zajištění provozované koleje - např. pažení, atd.,
 - omezení rychlosti železniční dopravy po ukončení jednotlivých etap - výše omezení a doba trvání,
 - technologie zřizování bezстыkové koleje,
 - zabezpečení stability železničního tělesa provozované koleje při provádění výkopových prací na železničních mostech, umělých stavbách, zřizování kanalizací, odvodnění, atd.,
 - zajištění stability železničního svršku na části mostu pod provozovanou kolejí.

4.3. Dokumentace skutečného provedení stavby

- 4.3.1. Zhotovitel stavby se zavazuje, že pokud dojde ke změně zapojení stávajícího zabezpečovacího zařízení, budou všechny příslušné výkresy dotčeného zařízení digitálně zpracovány se zpracováním příslušných oprav. Ve smyslu tohoto článku se nepovažuje za digitální formu výkres skenovaný. Všechny výkresy, nové i opravené, musí být zpracovány a předány v digitální podobě, se zpracováním všech změn, ve formátu „*.dwg“, (AUTOCAD). Součástí předávané opravené dokumentace je i vytištěná opravená dokumentace (3x). Ucelené obvody budou přednostně nakresleny na jednom výkresu jako celek. Značky musí být v souladu s oficiálním tiskem norem TNŽ 34 2602, TNŽ 34 5543 a TNŽ 34 5542 vše v platném znění. Detaily, problematické případy a konečné provedení výkresů budou prokazatelně odsouhlaseny objednatelem.
- 4.3.2. Především je nutné dodržovat:
- situování výkresu od bodu 0,0,0;
 - výkresy kreslit v rastru a v kroku 2,5 mm;
 - meze výkresu nastavovat v rozmezí 0,0 až 210,295 / 420,295;
 - tlusté čáry kreslit křivkou a vyvarovat se používání definování tloušťek u čar;
 - kontakty, cívky relé, tlačítka, žárovky, odpory, kondenzátory, diody, aj. kreslit v typizovaných blocích;
 - používat písmo ve standardních fontech (bez SHX), pokud je nutné použít nestandardní font, bude tento font součástí dodaného opraveného výkresu jako příloha výkresu;
 - minimální velikost písma 2 mm při tisku 1:1, v případě tisku výkresu A3 na formát A4 musí být minimální velikost písma 2,5 mm;
 - při ukládání výkresu změnit datum nad razítkem (slouží k identifikaci poslední verze);
 - nepoužívat vyšrafované objekty ve schematicce;
 - u relé s přitaženou kotvou a u jeho kontaktů kreslit orientovanou šipku – vzhůru.
- 4.3.3. prokázat závazným způsobem zajištění zpracování dokumentace skutečného provedení stavby ve vlastní nabídce,
- 4.3.4. Součástí dokumentace dle skutečného stavu provedení také budou:
- kilometráž začátků a konců kolejí, tabulka výhybek, polohy námezníků užitné délky kolejí a polohy LISů (ne ve výhybkách), počet LISů v jednotlivých výhybkách, nákrety a schéma kolejí, skupin výhybek a umístění LISů v BK podle platných předpisů,

- výsledky zaměření prostorové průchodnosti s uvedením souřadnic překážek, v evidenčním prostoru EP2,5 dle Předpisu Evidence překážek prostorové průchodnosti tratí Českých drah SZDC (ČD) S 65,
- protokol o závěrečném měření kabelů – u přepojovaných a nově zřizovaných kabelů,
- změny Průkazu způsobilosti popř. vydání nového Průkazu způsobilosti,
- revizní zprávy na opravené případně přemístěného zařízení,
- protokol právnické osoby,
- protokoly o technickobezpečnostní zkoušce,
- geodetické zaměření případných opravených kabelových tras bude zakresleno do stávajícího polohopisného výkresu kabelových tras – kabelového plánu. Kabelové trasy budou zaměřeny vzhledem k ose koleje. Jako podklad pro kabelové trasy bude použita mapa s uvedenými parcelními čísly,
- soupis použitých výjimek z předpisů a norem.

4.4. Technické požadavky a podmínky

- 4.4.1. Zhotovitel je povinen zajistit návěstidla pro značení přechodných pomalých jízd, které bude nutné zavést v průběhu stavby. Návěstidla je zhotovitel povinen po ukončení stavby předat objednateli.
- 4.4.2. Objednatel požaduje provedení betonových ploch u monolitických konstrukcí mostních staveb v kvalitě pohledového betonu dle TKP. Pohledový beton bude proveden v kvalitě PB2 (PB3 – doporučujeme u exponovaných podchodů) dle TP ČBS 03/2009.
- 4.4.3. Zhotovitel je povinen zabezpečit provádění odkrytí pláně 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.
- 4.4.4. Veškeré použité prvky zabezpečovacího zařízení musí vycházet z typových a schválených schémat pro použití u SZDC s. o., které jsou zavedeny závaděcími listy. V případě nezavedeného typu zabezpečovacího zařízení musí být předloženo předběžné technické schválení, nebo smlouva o ověřovacím provozu dle směrnice SZDC č. 34. Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SZDC (ČD), zejména dle předpisu SZDC T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ.
- 4.4.5. 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 kolejiště před a po pokládce konstrukce přejezdů a přechodů,
 - v termínu do 14 dní po zahájení zkušebního provozu předat zástupci objednatele částečnou dokumentaci skutečného provedení stavby pro potřebu zhotovení nákrešného přehledu bezstykové koleje a železničního svršku (směrové a sklonové poměry, km polohy objektů, izolované styky, zařízení, propustků, mostů, přejezdů apod.) ve smyslu platného předpisu SZDC S3.
- 4.4.6. 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.
- 4.4.7. Zhotovitel je povinen maximálně spolupracovat při realizaci stavby a přejímacím řízení se zástupci objednatele, uživatele a zástupci příslušné Správy železniční geodézie (SZG) při realizaci prací na železničním svršku, před pokládkou železničního svršku a před svařováním kolejnicových pasů.
- 4.4.8. 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.
- 4.4.9. Zhotovitel bude důsledně dodržovat technologii montáže. Vzhledem k rozsahu prací a dopadu stavby na provoz zařízení, změnám v propojení sdělovacích přenosů, technologií a koordinaci výluk zařízení je potřebné, aby každý zásah do těchto sítí byl předem projednán.

- 4.4.10. Pro montáž železničního svršku zhotovitel použije stroje a zařízení **s nastavitelným utahovacím momentem**.
- 4.4.11. 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.
- 4.4.12. Parametry navrhovaných materiálů, konstrukcí např. DN (vnitřní světlost trub) je nutné dodržet bez jakýchkoliv odchylek jednotlivých výrobců těchto výrobků.
- 4.4.13. U mostních objektů budou v souladu s ČSN 73 6201 umístěny tzv. pozorované body a vyznačen letopočet vyhotovení.
- 4.4.14. Záruční doba za dílo je daná TKP staveb státních drah, kap. 1.8.3, vyjma dodávek, u nichž je záruční doba daná výrobcem. Na tyto dodávky se stanovuje záruční doba minimálně 24 měsíců. Na nosné konstrukce a jejich povrchy požaduje zadavatel dle TKP staveb státních drah. Záruční lhůty budou počítány od zahájení zkušebního provozu, pokud bylo na jednotlivých PS a SO uzavřeno konečné přejímací řízení. Podrobnější informace o odpovědnosti za vady a zárukách jsou uvedeny v kapitole 19 Obchodních podmínek.
- 4.4.15. Konstrukční vrstvy železničního spodku budou prováděny kvalitativně, parametrově a z hlediska klimatických podmínek v souladu s předpisem SZDC S4. Při zřizování konstrukčních vrstev žel spodku nebude docházet k přímému poježdění železniční pláň silničními vozidly sloužícím pro dopravu těžného nebo nově naváženého materiálu.
- 4.4.16. Výhybka č. R1 na Vlečku LASSELBERGER, a.s. - Rakovník 1 bude zřízena bez žlabového pražce z důvodu nemožnosti osadit ve výhybce EOv, tzn., hrozilo by zanášení žlabového pražce navátým a zmrzlým sněhem.
- 4.4.17. Tloušťka kolejového lože na mostě v ev. km 8,110 bude zřízena minimálně ve stávající tloušťce.
- 4.4.18. Zemní práce na úpravách svahů zářezů a násypů musí být prováděny dle kvality a konzistence odtěžovaného nebo nově zřizovaného materiálu.
- 4.4.19. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovnového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozní úpravou.

4.5. Vyzískaný materiál

- 4.5.1. Materiál kolejového lože je v majetku objednatele, který preferuje jeho maximální opětovné využití. Na základě zjištěných hodnot zhotovitel zabezpečí maximální využití těžných materiálů kolejového lože a výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti objednatele. Obecně u všech materiálů, a zvláště u recyklovatelných (šterkové lože, povrchy komunikací, betonové konstrukce, příp. další), musí zhotovitel v rámci realizace díla přednostně využít materiál ze zdrojů stavby místo nákupu nového, tak aby zajistil efektivní nakládání s finančními prostředky a ekologický přístup, ke kterému je zhotovitel zavázán touto zadávací dokumentací.
- 4.5.2. Zhotovitel je povinen na vlastní náklady prokázat petrografickým rozbořem původ kameniva pokud má Objednatel důvodné podezření, že kamenivo na mezideponii nebo ve stavbě nepochází od výrobců udaných v závazném seznamu výrobců kameniva vlastních platné Osvědčení pro dodávky do železničních drah ČR nebo pokud není dodržena jakost kameniva a zhotovitel nepochybně neprokáže výrobce kameniva.
- 4.5.3. Demontovaný materiál bude soustředěn na určeném místě, (úložišti). Odpovědný zástupce ve věcech technických určí, které díly budou určeny k dalšímu použití - výzisk. Takový materiál bude odvezen a uložen na místě k tomu určeném tímto pracovníkem. Veškerý ostatní materiál, popř. stavební a montážní odpad vzniklý při realizaci stavby, bude zlikvidován v souladu se Zákonem č.185/2001 Sb. O odpadech. Doklad o této likvidaci bude předán objednateli. Dopravu a likvidaci veškerého materiálu zajišťuje zhotovitel na své náklady.
- 4.5.4. Při užívání kameniva třídy B I ze skládky do kolejového lože je zhotovitel povinen provádět přetřídění kameniva na mobilní třídící 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.
- 4.5.5. 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“.
- 4.5.6. Zhotovitel je povinen neprodleně oznámit pracovníkům technického dozoru 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.
- 4.5.7. TDS 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 dozoru objednatele. Náklady na tyto zkoušky jdou k tíži toho, v jehož neprospěch zní výsledek zkoušky.
- 4.5.8. 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 v případě 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.

5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY

- 5.1.1. Před zahájením prací svolá vybraný zhotovitel stavby jednání, na kterém bude dohodnut postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC D7/2. Podrobnosti týkající se samotné výstavby budou řešeny samostatně na pravidelných jednáních v průběhu celé realizace.
- 5.1.2. Rozhodující milníky doporučeného časového harmonogramu: Při zpracování harmonogramu (POV) je nutné vycházet z jednotlivých stavebních postupů uvedených v POV projektu stavby a dodržet množství a délku předjednaných výluk.
- 5.1.3. 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, uzavírky pozemních komunikací, přechodové stavy, provozní zkoušky (kontrolní a zkušební plán) a veškeré práce a dodávky podzhotovitelů.
- 5.1.4. 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
- 5.1.5. Zadavatel požaduje dodržování a maximální využití přidělených výlukových časů, tomu odpovídající nasazení lidských a technických zdrojů a případné zavedení 12 hodinového směnného provozu.
- 5.1.6. Zhotovitel musí na vyloučených zařízeních dopravní cesty učinit taková opatření, aby na provozovaných kolejích byla omezení traťové rychlosti co nejkratší a negativně neovlivňovala zpracovaný výlukový GVD.
- 5.1.7. Zhotovitel se zavazuje v souladu s projektem stavby, část dopravní technologie, 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.

- 5.1.8. Součástí zadávací dokumentace je i zpracovaný návrh POV (postup organizace výstavby, část F) schváleného projektu stavby. Z důvodu vyhlášení výběrového řízení na realizaci této stavby v 1. čtvrtletí 2015 jsou v něm uvedené termíny výluk a stavebních postupů pouze informativní. Rovněž tak uváděné stavební postupy a další údaje v části F Zásady organizace výstavby je nutno chápat jako orientační, zhotovitel navrhuje do nabídky vlastní harmonogram prací, který však již musí respektovat termíny a rozsahy výluk, které jsou uvedeny ve Zvláštních technických podmínkách, případně v Dodatečných informacích. Tento HMG navržený uchazečem se následně po případném přidělení zakázky stává se pro zhotovitele stavby závazným.
- 5.1.9. Závazným pro zhotovitele jsou termíny a rozsah výluky:
- rozsah výluky: 54dní - nepřetržitá výluka
 - začátek výluky: 3.9.2015
 - konec výluky: 26.10.2015
- 5.1.10. U přejezdů P243 a P244 jsou v harmonogramu dány pouze nejpozdější termín zahájení první a ukončení poslední dílčí uzavírky komunikace, časová koordinace prací na obou přejezdech tak, aby byla výše uvedená podmínka splněna, bude navržena vybraným zhotovitelem s ohledem na jím zvolenou technologii provádění stavby. Tyto dva přejezdy by měly být střídavě uzavírány a otevírány dle postupu prací, přičemž budou pro silniční vozidla vzhledem k povrchu tvořenému štěrkem a povrchovou vrstvou štěrkdrti průjezdné pouze omezenou rychlostí a se zvýšenou opatrností.

6. SOUVISEJÍCÍ NORMY 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 interními předpisy objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění.**
- 6.1.2. Zadavatel umožňuje dodavateli přístup ke všem svým interním předpisům 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, www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

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