

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

**Dokumentace pro společné povolení
a Projektová dokumentace pro provádění
stavby a výkon autorského dozoru**

**„Rekonstrukce traťového úseku Chomutov
(mimo) – Kadaň-Prunéřov (včetně)“**

Datum vydání: 12. 01. 2021

OBSAH

| | |
|--|-----------|
| SEZNAM ZKRATEK..... | 2 |
| 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA..... | 3 |
| 1.1 Předmět díla | 3 |
| 1.2 Rozsah a členění Dokumentace | 3 |
| 1.3 Umístění stavby | 4 |
| 2. ŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ | 4 |
| 2.1 Dokumentace | 4 |
| 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI | 5 |
| 4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA | 5 |
| 4.1 Všeobecně..... | 5 |
| 4.2 Dopravní technologie..... | 5 |
| 4.3 Zabezpečovací zařízení | 6 |
| 4.4 Sdělovací zařízení | 6 |
| 4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení | 7 |
| 4.6 Železniční svršek a spodek | 9 |
| 4.7 Nástupiště | 9 |
| 4.8 Železniční přejezdy | 10 |
| 4.9 Mosty, propustky, zdi | 10 |
| 4.10 Ostatní objekty | 11 |
| 4.11 Pozemní stavební objekty | 12 |
| 4.12 Zásady organizace výstavby | 12 |
| 4.13 Geodetická dokumentace..... | 13 |
| 4.14 Životní prostředí | 13 |
| 5. VYKAZOVÁNÍ ODPADŮ..... | 13 |
| 5.1 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby..... | 13 |
| 5.2 Ostatní přílohy vztahující se k odpadovému hospodářství | 15 |
| 6. SPECIFICKÉ POŽADAVKY | 16 |
| 7. POŽADAVKY NA PŘENOSOVOU SÍŤ VČETNĚ UVEDENÍ ZÁKLADNÍ SPECIFIKACE JEJÍ KAPACITYSOUISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY | 16 |
| 8. PŘÍLOHY..... | 17 |

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve VTP. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

DDTS Dálková diagnostika technologických systémů

DOUO Dálkové ovládané úsekové odpojovače

DŘT Dispečerská řídicí technika

EOV Elektrický ohřev výměn

EVL Evropsky významná lokalita

EZS Elektronický zabezpečovací systém

OOP Orgán ochrany přírody

SGI Silicon Graphics International

SPI Service Provider Interface

SZZ Staniční zabezpečovací zařízení

RZZ Releové zabezpečovací zařízení

TZZ Traťové zabezpečovací zařízení

ČDT Firma ČD Telematika a.s.

VZ..... Vlakový zabezpečovač

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět díla

1.1.1 Předmětem díla „**Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Prunéřov (včetně)**“ je zhotovení:

- a) **Zhotovení Projektové dokumentace pro společné povolení**, která specifikuje předmět Díla v takovém rozsahu, aby ji bylo možno projednat ve společném stavebním a územním řízení, získat pravomocné společné povolení, včetně notifikace autorizovanou osobou, zajištění výkonu Autorského dozoru při zhotovení stavby a činností koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi a manuálu údržby.
- b) **Zpracování a podání žádosti o vydání společného povolení** dle zákona č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, včetně všech vyžadovaných podkladů, jejímž výsledkem bude vydání společného povolení. Zhotovitel bude spolupracovat při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci (v případě odevzdání neúplné žádosti, přerušení z důvodů chybějících nebo vadně zpracovaných podkladů se jedná o vadu Díla).
- c) **Zhotovení Projektové dokumentace pro provádění stavby**, která rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět Díla v takovém rozsahu, aby byla podkladem pro výběrové řízení na zhotovení stavby,

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

1.1.3 Hlavním cílem stavby je zejména zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zajištění splnění požadavků interoperability, zvýšení kapacity dráhy, rekonstrukce železničního svršku a spodku, výstavba nástupišť s výškou 550 mm nad TK a podchodů, umělých staveb, zajištění bezbariérového přístupu, zajištění podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy, zajištění úspory energie, zajištění splnění požadavků platné legislativy. Rozsah stavby je dán schváleným Záměrem projektu Centrální komisí MD 01. 12. 2020.

1.2 Rozsah a členění Dokumentace

1.2.1 **Dokumentace ve stupni DUSP** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění (dále „vyhláška č. 499/2006 Sb.“), jako dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování této dokumentace požadavky příloh č. 1 a 2 Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění (dále „Směrnice GR č. 11/2006“) v nezbytném rozsahu.

1.2.2 **Dokumentace ve stupni PDPS** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění (dále „vyhláška 146/2008 Sb.“). Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, Zhotovitel použije pro zpracování této dokumentace přílohu č. 2 Směrnice GR č. 11/2006 v nezbytném rozsahu.

1.2.3 Součástí těchto ZTP jsou dokumenty „Manuál struktury a popisu dokumentace“ (viz Příloha 8.1.1 těchto ZTP) a „Vzory Popisového pole a Seznamu“ (viz Příloha 8.1.2 těchto ZTP), které popisují označení dokumentace, strukturu objektové skladby, včetně grafické úpravy Popisového pole.

1.2.4 U Dokumentace ve stupni DUSP/DSP bude nad rámec povinných příloh dle vyhlášky 146/2008 Sb. v Dokladové části projektové dokumentace doložené dle přílohy č. 2 směrnice GR č. 11/2006 části G, H a I a přílohy dle VTP/DOKUMENTACE/02/21 - části Dokumentace pro registr subsystému a Dokumentace pro posouzení shody.

- 1.2.5 Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, zajištění zpracování veškerých potřebných průzkumů (inženýrskogeologický, geotechnický, stavebně technický, korozní atd.) nezbytných k návrhu technického řešení.
- 1.2.6 V průběhu zpracování dokumentace budou provedeny průzkumy a měření v rozsahu specifikovaném v kapitole 4.1.

1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Stavba bude probíhat na dvoukolejně elektrifikované trati zařazenou do systému TEN-T trati. Začátek stavby je v žkm 126,600 a konec stavby je v žkm 137,600. Trať je řízena podle předpisu SŽDC D1.

Kraj: Ústecký

Okres: Chomutov

Katastrální území: Chomutov, Spořice, Černovice u Chomutova, Krbice, Ahnilov, Kralupy u Chomutova, Místo, Prunéřov, Vernéřov, Mikulovice u Vernéřova

Správce: OŘ Ústí nad Labem

| | |
|--|---|
| Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. | celostátní |
| Kategorie dráhy podle TSI INF | P5 / F2 |
| Součást sítě TEN-T | ANO |
| Číslo trati podle Prohlášení o dráze | 120 |
| Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu | 504 |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu | 130 |
| Číslo traťového a definičního úseku | 0112 011202, 0112BA, 0112BB, 0112B1, 011204, 0112CA, 0112CC, 0112C1, 0112CD, 0112CE, 0112CE, 0112CB, 011206 |
| Traťová třída zatížení | D4 |
| Maximální traťová rychlost | 100 km/h |
| Trakční soustava | Stejnoseměrná 3 kV / střídavá 25 kV, 50 Hz |
| Počet traťových kolejí | 2 |

2. ŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Dokumentace

- 2.1.1 Studie „Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014 – 2020 a naplnění požadavků TSI ENE“, zpracovatel SUDOP Praha a.s. a SUDOP Brno, spol. s r.o. z roku 2016 (dále jen „Konverze“)
- 2.1.2 Záměr stavby „Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Prunéřov (včetně)“ schválený Centrální komisí MD dne 01. 12. 2020, zpracovatel SUDOP Praha a.s.
- 2.1.3 Dostupné geodetické a mapové podklady pro TU0112 v rozsahu km 126,192 – 139,000 pro TU0102 v rozsahu km 4,900 – 5,707 a pro TU0541 v rozsahu km 31,400 - 32,376 zajistí Objednatel prostřednictvím SŽG. Mapové podklady budou zpracovány do hranic dráhy. Ostatní potřebné podklady pro zpracování dokumentace si zajistí Zhotovitel na vlastní náklady.
- 2.1.4 Projekt stávajícího stavu osy koleje (PSS PPK) ve správě SŽG v rozsahu stavby.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizaci, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.
- 3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
- a) GSM-R Ústí nad Labem – Chomutov a GSM-R Chomutov – Cheb, PD+ZP, investor: SŽ, Zpracovatel: SUDOP Praha a.s., 06/2018 (dále jen GSM-R)
 - b) Rekonstrukce úseku Březno u Chomutova - Chomutov – zadáno zpracování ZP, zhotovitel SUDOP EU a.s.
 - c) Rekonstrukce ŽST Chomutov – zadáno zpracování ZP, zhotovitel SUDOP Praha a.s.
 - d) Elektrizace trati Kadaň Prunéřov – Kadaň, stavba v realizaci SKANSKA a.s.
 - e) Rekonstrukce traťového úseku Kadaň-Prunéřov (mimo) – Pernštejn (mimo) – zpracován ZP- zhotovitel SAGASTA a.s.
 - f) Dokumentace „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb“ – zpracovatel SUDOP Praha a.s.

4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Projektová dokumentace bude zpracována dle schváleného Záměru projektu.
- 4.1.2 Zhotovitel díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části z předchozího stupně dokumentace a související dokumentace a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.3 Zhotovitel zpracuje 3D vizualizace v rozsahu 3 pohledy na zastávku Málkov, 3 pohledy na odbočku Dubina, 3 pohled na železniční stanici Kadaň-Prunéřov, 3 pohledy na mostní objekty v ev.km 127,048 , ev.km 128,173, ev.km 138,728 a 3D zákresy vizualizací do fotografií v rozsahu 3 pohledy na zastávku Málkov, 3 pohledy na odbočku Dubina, 3 pohled na železniční stanici Kadaň-Prunéřov, 3 pohledy na mostní objekty v ev.km 127,048, ev.km 128,173, ev.km 138,728 dle kapitoly 9. Vizualizace a zákresy do fotografií VTP/DOKUMENTACE/02/21.
- 4.1.4 V rámci stavby se provedou následující průzkumy: geotechnický železničního spodku, stavebnětechnický průzkum staveb, pyrotechnický, pedologický, důlní činnost a hluková studie. Dále biologický, dendrologický a akustická studie a měření hluku a vibrací.
- 4.1.5 Centrální komise MD schválila tuto stavbu s touto podmínkou „Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Prunéřov (včetně)“ schvaluje s podmínkou , že pokud konec realizace předmětné akce překročí termín 31.12.2027, bude Správa železnic , statní organizace tuto akce realizovat pouze v technickém řešení pouze pro výhradní provoz vlaků pod dohledem systému ETCS L2 s benefity.“

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Součástí Dokumentace bude zpracování dopravní technologie, ze které vzejdou požadavky na počet dopravních a manipulačních kolejí a počet a délku nástupištních hran v dopravních a zastávkách. Výhledový rozsah a organizace osobní dopravy budou vycházet ze stávajícího stavu s potvrzením údajů ze strany objednatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí SŽ GR O6. Přehled frekvence cestujících zajistí Zhotovitel.
- 4.2.2 Dopravní technologie bude vycházet z dokumentace zpracované v rámci akce „Rekonstrukce trati v úseku Kyjice – Chomutov“ a z dokumentace „Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem – Cheb“. Z této dokumentace bude vycházet vypracování dopravní technologie.

4.3 Zabezpečovací zařízení

4.3.1 Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1 V mezistaničním úseku Chomutov – Kadaň-Prunéřov se nachází zabezpečovací zařízení SZZ a TZZ 3. kategorie různého stáří. Traťová rychlost je max. 100 km/h a zábrzdňá vzdálenost 700 m, kolejové obvody s / bez přenosu kódu VZ. Úsek je vybaven autoblokem.
- 4.3.1.2 ŽST Chomutov (stanice není předmětem stavby) je vybavena zabezpečovacím staničním zařízením 2. kategorie typu AŽD 86 s KO a zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AŽD 71 na s.n. Z pracoviště JOP je ovládáno SZZ 3. kategorie typu ESA 11 v ŽST Droužkovice (na trati Chomutov – Žatec – není předmětem stavby).
- 4.3.1.3 ŽST Chomutov – odbočka Dubina – traťový úsek je dvoukolejný vybavený TZZ 3. kategorie typu traťový souhlas z AB 3-74 obousměrný, čtyřmi kolejovými obvody (KAV a FID) bez přenosu kódu VZ, obvody jsou napájeny 6 kV/ 75 Hz.
- 4.3.1.4 Odbočka Dubina – SZZ 3. kategorie typu AŽD 71, kolejové obvody KO 4300 s přenosem kódu VZ.
- 4.3.1.5 Odbočka Dubina – ŽST Kadaň-Prunéřov – traťový úsek je dvoukolejný TZZ 3. kategorie s UAB, kolejové obvody 75 Hz, napájení z 6 kV/ 75 Hz s přenosem kódu na VZ. Dále se v tomto úseku nacházejí dva přejezdy:
- PZS v km 130,672 u zastávky Málkov typu AŽD 71, PZS 3SNI se dvěma výstražníky
 - PZS v km 132,465 u Zelené typu AŽD 71, PZS 3ZBI se závorami
- 4.3.1.6 ŽST Kadaň-Prunéřov je vybavena SZZ 3. kategorie typu AŽD 71 s kolejovými obvody KO 4300 275 Hz bez přenosu kódu na VZ.
- 4.3.1.7 ŽST Kadaň-Prunéřov – Klášterec nad Ohří (mimo) – traťový úsek je vybaven TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel AHP-03, volnost traťového úseku je zjišťována počítači náprav Frauscher AZF. Tento úsek je řízen z JOP v Karlových Varech (DOZ Karlovy Vary – Kadaň-Prunéřov).

4.3.2 Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1 Zabezpečovací zařízení bude navrženo v souladu se schváleným záměrem projektu a to zabezpečovací zařízení 3. kategorie. V rámci stavby bude provedena příprava na aplikaci systému ETCS.
- 4.3.2.2 Detailně bude prověřena stávající kabelizace a to zejména s ohledem na normu ČSN 34 2040 ed. 2. Po provedení kompletního posouzení kabelizace na dotčeném úseku budou navržena příslušná opatření.
- 4.3.2.3 Kabelizace bude typu ZE v případě ponechání stávající kabelizace budou provedeny výpočty vlivu trakce na kabelizaci.
- 4.3.2.4 Nově bude v dotčeném úseku navrženo koordinační schéma ukolejnění, trakčního propojení (KSU a TP).
- 4.3.2.5 Přejezdy v km 130,672 a km 132,465 budou zrušeny bez náhrady a nahrazeny nadjezdem a podchode/nadchodem.
- 4.3.2.6 Budou projednány a schváleny závěrové tabulky včetně provizorních stavů.

4.4 Sdělovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 V daném úseku se nachází dálkový metalický kabel typu DK, optický kabel SŽDC se zde nenachází, nachází se zde pouze optický kabel ČDT 36 vláken zavěšený na trakčním vedení. V rámci stavby DOZ Kadaň-Prunéřov – Karlovy Vary byl položen kabel 36 vláken SM + 2x HDPE trubka a metalický kabel 15 XN 0,8. V jednotlivých úsecích se nachází VTO typ 68.

- 4.4.1.2 Na odbočce Dubina se nachází EPS typu MHU 103 a telefonní pobočky.
- 4.4.1.3 Zastávka Málkov bez vybavení sdělovacím zařízením.
- 4.4.1.4 ŽST Kadaň-Prunéřov je vybavena telefonními pobočkami, telefonním zapojovačem, staničním rozhlasem, záznamovým zařízením REDAT 2, přenosovým systémem a Intranetem.
- 4.4.1.5 Přenosový systém se zde nachází vybudovaný v rámci výstavby TNS – Kadaň-Prunéřov – Ústí n. Labem - SDH. V úseku Kadaň-Prunéřov – Karlovy Vary byl vybudován v rámci DOZ systém PDH. Intranet je zde vybudován.
- 4.4.1.6 ŽST a zastávka není vybavena kamerovým systémem.
- 4.4.1.7 V ŽST Chomutov se nachází bod systému KAC s ASR.
- 4.4.1.8 Trať je pokryta signálem TRS.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 Rozsah sdělovacího zařízení je dán schváleným záměrem projektu.
- 4.4.2.2 GSM-R řeší jiná stavba, která tuto stavbu bude předcházet.
- 4.4.2.3 V rámci stavby budou položeny 3x HDPE trubky. Kabel DOK 72 vláken řeší stavbu GSM-R. V rámci této stavby bude tento kabel překládán resp. ochraňován. Kabel je uložen v trubce ČDT a nepočítá se s jejím převedením do trubky SŽ. V rámci stavby bude položen TOK s maximálním počtem vláken 48vl. Součástí dokumentace bude obsazovací plán obou optických kabelů.
- 4.4.2.4 Bude položen metalicky kabel TCEPKPFLEZE 15XN 0,8.
- 4.4.2.5 Součástí hodin bude i vteřinová ručička. Pohyb ručičky bude určen v průběhu jednání sekvenční/lineární.
- 4.4.2.6 Detailně bude prověřena stávající kabelizace a to zejména s ohledem na normu ČSN 34 2040 ed. 2. Po provedení kompletního posouzení kabelizace na dotčeném úseku budou navržena příslušná opatření.
- 4.4.2.7 Případné nesrovnalosti budou prověřeny, popsány a v nezbytném rozsahu bude navržena nová stíněná kabelizace typu Z případně převod na optický provoz.
- 4.4.2.8 Ke kabelizaci ČDT a jejich zákazníků bude přístupováno jako k jakékoliv třetí straně.

4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 Traťový úsek je elektrifikován stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV v rozsahu stavby žkm 126,192 – 138,900. V km 138,900 se nachází stykové místo dvou trakcí AC 25 kV / 50 Hz a DC 3 kV. Od km 138,900 směr Klášterec n. O. a dále je trať elektrifikována AC soustavou. Úsek je napájen rozvodem 6 kV / 75 Hz. Stávající trakční vedení je v daném úseku z roku 1990. Trakční vedení v úseku Kadaň-Prunéřov – Klášterec n. O. je z roku 2000. EOv v odbočce Dubina je s dotykovým ovládáním z dopravní kanceláře z Chomutova a sledování z ED Ústí nad Labem. V ŽST Kadaň-Prunéřov je EOv na chomutovském zhlaví z roku 1980, na chebském nově instalované EOv.
- 4.5.1.2 Stav osvětlení v zast. a ŽST odpovídá stavu době vzniku.
- 4.5.1.3 V ŽST Kadaň-Prunéřov se nachází náhradní zdroj EASd 75 kVA z roku 1978 se značnou poruchovostí a tím nespolehlivostí. Rovněž stávající dvě TS z roku 1978 jsou morálně a fyzicky zastaralé. V úseku Chomutov – Kadaň-Prunéřov se podél trati nachází olejová trafa OT1,2 kVA (prolínání oleje). V odbočce Dubina se rovněž nachází TS.

- 4.5.1.4 Ve všech železničních stanicích a zastávkách jsou kabelové rozvody a osvětlení včetně rozvaděčů odpovídající době vzniku.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 Rozsah elektrizace je dán schváleným záměrem projektu. U zastávky Málkov vznikne neutrální pole mezi napájecí soustavou AC 25 kV/50 Hz a DC 3 kV.
- 4.5.2.2 Na rozdíl od schváleného záměru projektu je nutno počítat se související stavbou „Elektrizace úseku Březno u Chomutova – Chomutov“ s elektrizací úseku ŽST Droužkovice – Odb. Dubina s jejím napojením. Počítá se s elektrizací DC 3 kV.
- 4.5.2.3 V dotčeném úseku budou posouzeny všechny mostní konstrukce nadjezdů z hlediska zajištění předepsaných bezpečných izolačních vzdušných vzdáleností pro střídavou soustavu 25 kV, AC živých částí trakčního vedení od mostní konstrukce. Na mostních objektech budou navrženy ochrany zábranou.
- 4.5.2.4 Při návrhu trakčního vedení musí být dodrženy normy ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50119 ed.2, ČSN EN 50122-1 ed.2, ČSN EN 50367 ed.2, ČSN EN 50388 ed.2. Při návrhu trakčního vedení musí být splněny požadavky vyplývající z TSI ENE.
- 4.5.2.5 Při všech změnách geometrické polohy koleje je nutné dbát na to, aby se po úpravách klikatosti trolejového drátu nedosáhlo hraniční možnosti úpravy geometrické polohy trolejového drátu na trakční podpěře a mohlo se po ukončení stavby (např. po podbíjení) dále trakční vedení regulovat.
- 4.5.2.6 S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů nn a rozvodných skříní. Současně bude provedeno napojení stávajících, rekonstruovaných a nových technologických systémů. Nové rozvody budou provedeny kabely uloženými v zemi, kabelové skříně a rozvaděče budou v provedení, které je v souladu s normami, předpisy a jsou schváleny pro použití u Správy železnic. Trasy kabelů budou navrženy s ohledem na případnou budoucí výměnu tak, aniž by došlo k narušení kolejiště.
- 4.5.2.7 V DUSP budou v návaznosti na navržený rozsah železničního svršku, úprav zabezpečovacího zařízení a ostatních úprav s tímto souvisejících navrženy příslušné úpravy a doplnění ukolejnění dle současně platných norem a předpisů.
- 4.5.2.8 Dle rozsahu návrhu trakčního vedení této stavby bude v DUSP proveden návrh příslušných úprav a doplnění DOÚO.
- 4.5.2.9 V rámci DUSP a PDPS bude zpracováno nové koordinační schéma ukolejnění, trakčního propojení a prostor ohrožení trakčním vedením v celém úseku.
- 4.5.2.10 Součástí DUSP bude zpracování postupu výstavby TV při konverzi na střídavou trakční napájecí soustavu, řešení přechodného stavu během výluk, kde bude popsán postup přepínání tohoto traťového úseku a dopady na omezení dopravní technologie, zab. zař. a souvisejících profesí dle specifikací v části 4.3.
- 4.5.2.11 Návrh nových zařízení bude umožňovat budoucí zapojení do DŘT a DDTS, které bude předmětem části sdělovacího zařízení.
- 4.5.2.12 Navrhne se rozsah úprav a dovybavení ED potřebnými komponenty, programové vybavení respektující nový stav řízených technologických zařízení.
- 4.5.2.13 Bude prověřena potřeba případných přeložek zařízení distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a.s. jestliže potřeba bude zjištěna, návrhy přeložek budou na základě projednání s provozovatelem distribuční soustavy v rámci DUSP zpracovány.

- 4.5.2.14 Z důvodu zamezení negativního ovlivňování úložných zařízení a konstrukcí stejnosměrnými bludnými proudy je nutno v rámci DUSP provést korozní průzkum dle kapitoly 25, části 25A TKP v platném znění.
- 4.5.2.15 Technické řešení bude navrženo s předpokladem, že k přepnutí zbylého úseku na střídavou napájecí soustavu dojde současně s realizací stavby „Rekonstrukce ŽST Chomutov“ (předpoklad dokončení realizace cca v roce 2027/2028).
- 4.5.2.16 Budou provedeny potřebné energetické výpočty stávajících TNS.

4.6 Železniční svršek a spodek

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Stávající úsek trati je dvoukolejný. V rekonstruovaných úsecích je železniční svršek z let 1978 – 1980. Úsek je převážně tvořen kolejnicemi S49 na pražcích betonových SB5, B91S a v některých místech i dřevěné pražce (ŽST Kadaň-Prunéřov). Výhybky jsou tvaru S49 Koleje jsou svařeny do bezстыkové koleje. Odvodnění je místy nefunkční. Traťová rychlost 70 – 100 km/h.
- 4.6.1.2 Úsek odb. Dubina – zastávka Málkov je značně nestabilní a i po provedených sanacích svahů zářezů dochází k jejich sesuvům.
- 4.6.1.3 Stavba se z části bude nacházet na cizích pozemcích, neboť tyto tvoří i část stávajícího tělesa trati – v úseku je vícero pozemků s nevypořádanými vlastnickými vztahy.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Rozsah rekonstrukce je dán schváleným záměrem projektu. Bude navržena rekonstrukce železničního svršku v celém rozsahu stavby. V ŽST Kadaň-Prunéřov bude při návrhu GPK zohledněno vedení přímých vlaků osobní dopravy v relaci Ústí nad Labem - Kadaň s cílem zkrácení jízdních dob.
- 4.6.2.2 Železniční spodek bude navržen dle nového předpisu SŽ S4 Železniční spodek.
- 4.6.2.3 Rychlosti v hlavních a traťových kolejích budou navrženy co nejvyšší, dopočteny budou rychlosti V, V130, V150 a Vk.
- 4.6.2.4 V místě kompletní rekonstrukce železničního svršku bude na základě výsledků podrobného geotechnického průzkumu navržena i rekonstrukce železničního spodku včetně odvodnění.
- 4.6.2.5 Zvláštní pozornost při podrobném geotechnickém průzkumu je třeba věnovat nestabilním svahům v úseku odb. Dubina – zastávka Málkov.

Zhotovitel vyřeší napojení nového směrového a výškového řešení osy koleje na všechny navazující úseky trati. Dokumentaci osy koleje pro všechny navazující úseky trati poskytne prostřednictvím Objednatele příslušná SŽG

- 4.6.2.6 Součástí bude i nová výstroj trati.

4.7 Nástupiště

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 V ŽST Kadaň-Prunéřov jsou 2 ostrovní nástupiště mezi SK 1 a 5 a SK 2 a 4 délky 309 m typu SUDOP T s deskami K150, přístup je zajištěn podchodem v km 137,300.
- 4.7.1.2 Zastávka Málkov má 2 mimoúrovňová, vnější, desková nástupiště v délce 240 m, výška nad temenem kolejnice je 300 mm.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Všeobecně budou u rekonstruovaných nástupišť demontované stávající konstrukce a nahrazené novými s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK. Konkrétní návrh musí být koordinován s rozsahem úprav železničního svršku

a spodku. Délka nástupiště bude určena na základě dopravní technologie a rovněž přístup k nim (podchody / nadchod). Musí být zajištěn bezbariérový přístup.

4.8 Železniční přejezdy

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 V rekonstruovaném úseku se nacházejí 2 přejezdy v km 130,672 a km 132,465.

4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 V souladu se schváleným ZP budou oba přejezdy zrušeny bez náhrady a nahrazeny nadjezdem a podchodem/nadchodem.

4.9 Mosty, propustky, zdi

4.9.1 Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1 V rekonstruovaném úseku se nacházejí 4 mostů a 19 propustků:
- 4.9.1.2 Most v ev. km 126,048 jde o železobetonový rámový most. Spodní betonová konstrukce vykazuje průsaky izolace. Hodnocení K2/S2.
- 4.9.1.3 Most v ev. km 128,173 – železobetonová desková konstrukce z KDP nosníků o rozpětí 11,20 m přes silnici III.třídy a zatrubněnou vodoteč. Nefunkční vodotěsná izolace a krycí plechy na dilatacích, průsaky ve spárách a v líci zdiva. Obnažená výztuž spodní stavby, degradace betonu. Hodnocení K2/S2.
- 4.9.1.4 Most v ev. km 137,336 – podchod pro cestující.
- 4.9.1.5 Most km 138,728 – železobetonová desková konstrukce z prefabrikovaných nosníků o rozpětí 17,20 m přes vodní tok. Nefunkční krycí plechy dilatací, průsaky ve spojích a líci zdiva. Hodnocení K2/S2.
- 4.9.1.6 Propustek v ev. km 126,955 – jde o trubní železobetonový propustek
- 4.9.1.7 Propustek v ev. km 127,712 – jde o trubní železobetonový propustek.
- 4.9.1.8 Propustek v ev. km 128,617 – železobetonový trubní o světlosti 1,0 m s kolmými železobetonovými čely.
- 4.9.1.9 Propustek v ev. km 129,132 – jde o trubní propustek.
- 4.9.1.10 Propustek v ev. km 129,576 - železobetonový trubní o světlosti 0,80 m s kolmými železobetonovými čely.
- 4.9.1.11 Propustek v ev. km 129,863 – železobetonový trubní propustek DN 800
- 4.9.1.12 Propustek v ev. km 130,662 – trubní betonový propustek
- 4.9.1.13 Propustek v ev. km 131,002 - železobetonový trubní o světlosti 0,80 m s kolmými železobetonovými čely.
- 4.9.1.14 Propustek v ev. km 132,150 – trubní propustek.
- 4.9.1.15 Propustek v ev. km 131,862 - železobetonový trubní o světlosti 1,0 m s kolmými železobetonovými čely.
- 4.9.1.16 Propustek v ev. km 132,773 - železobetonový trubní o světlosti 1,0 m s kolmými železobetonovými čely.
- 4.9.1.17 Propustek v ev. km 133,038 – trubní železobetonový propustek
- 4.9.1.18 Propustek km v ev. 133,392 - železobetonový trubní o světlosti 1,0 m s kolmými železobetonovými čely.
- 4.9.1.19 Propustek v ev. km 134,062 – trubní železobetonový propustek.
- 4.9.1.20 Propustek v ev. km 134,860 – trubní železobetonový propustek

- 4.9.1.21 Propustek v ev. km 135,230 – železobetonový trubní o světlosti 0,80 m s kolmými železobetonovými čely.
- 4.9.1.22 Propustek v ev. km 136,571 - železobetonový trubní o světlosti 0,80 m s kolmými železobetonovými čely
- 4.9.1.23 Propustek v ev. km 137,220 železobetonový rýmový propustek světlosti 2m.

4.9.2 Požadavky na nový stav

- 4.9.2.1 U všech stávajících mostních objektů bude stanovena zatížitelnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ schváleného pod čj. S 30135/2015–O13 v platném znění a prokázána přechodnost TTZ D2/160 a D4/120. V Dokumentaci ve stupni DUSP se požaduje min kategorie „C“. V případě nevyhovění pro max. rychlosti, bude provedeno posouzení pro rychlost traťovou.
- 4.9.2.2 Na mostních objektech bude proveden stavebně technický průzkum nezbytný pro stanovení zatížitelnosti a pro předpokládaný stavební počín (rekonstrukce, sanace,...) a zjištěno prostorové uspořádání (VMP, obrys kolejového lože).
- 4.9.2.3 Na základě výsledků stavebně technického průzkumu, statického posouzení a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu.
- 4.9.2.4 U mostních objektů, které budou sanovány, bude přednostně požadováno prostorové uspořádání dle ČSN 73 6201 včetně nutného obrysu kolejového lože. Při návrzích rekonstrukcí mostních objektů budou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.
- 4.9.2.5 Nové mostní objekty a nosné konstrukce budou navrženy na zatěžovací vlak LM 71 se součinitelem (alfa) $\alpha = 1,21$ (ČSN EN 1991-2/Z4 Zatížení mostů dopravou) Tyto mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem, jejich konstrukce musí respektovat požadavek na minimální náklady na údržbu. Pro založení těchto mostních objektů musí být proveden geotechnický průzkum.
- 4.9.2.6 Rekonstrukce mostů a propustků bude navržena v souladu dle MVL 110 (Standartní typy nosných konstrukcí), přes komunikace případně dle MVL 115 (Žel. mosty se stlačenou stavební výškou).
- 4.9.2.7 Na nových či rekonstruovaných mostních objektech s ložisky, u nichž bude dosaženo 80 % a více největší přípustné dilatující délky podle Tab. 1 dílu XII předpisu SŽDC S3, musí být prověřeno spolupůsobení koleje a mostu (interakce, posouzení prvků železniční konstrukce, uložení, ...). Toto se týká mostních objektů s nepřerušenou bezstykovou kolejí, případně mostů s více dilatujícími nosníky, kde budou kolejnice svařeny do větší délky přes tyto nosníky (Tab. 1, případy 2, 3, 4). U konstrukcí v Tab. 1 neuvedených stanoví další postup O13.
- 4.9.2.8 Bude navržena rekonstrukce zárubních a opěrných zdí. Bude proveden stavebně technický průzkum, zjištěno prostorové uspořádání (VMP, obrys kolejového lože) u opěrných zdí a dodržení VSMP u zdí zárubních. Opěrné zdi budou posouzeny na nové zatížení.
- 4.9.2.9 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1. třídy tratí. Přepočty budou v dokumentaci zohledněny.
- 4.9.2.10 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1. třídy tratí.

4.10 Ostatní objekty

- 4.10.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové

komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.

4.11 Pozemní stavební objekty

4.11.1 Popis stávajícího stavu

- 4.11.1.1 U technologických budov SSZT a SEE v odbočce Dubina a ŽST Kadaň-Prunéřov se jedná o nevhodné budovy pro umístění nové technologie - dochází k zatékání dešťové vody do základů budov, což je nevyhovující stav z pohledu údržby a životnosti umístěné technologie. V případě ŽST Kadaň-Prunéřov jde o budovu typu OMEGA.
- 4.11.1.2 Výpravní budova v ŽST Kadaň-Prunéřov není v majetku SŽ a je dlouhodobě uzavřena.

4.11.2 Požadavky na nový stav

- 4.11.2.1 V souladu se schváleným ZP bude nová technologie v obou případech umístěna v nových technologických objektech. V případě, že do doby zpracování dokumentace dojde k převodu výpravní budovy v ŽST Kadaň-Prunéřov do majetku SŽDC, bude prověřena možnost umístění technologie do této budovy. V případě kladného výsledku bude toto řešení sledováno. Umístění technologie bude podle správců a bude vytvořeno zázemí pro dopravní zaměstnance (soustředění technologie do jednoho objektu). Případné demolice nevyhovujících objektů v majetku SŽ v rámci této stavby bude navržena v souladu s interními dokumenty a předpisy Objednatele, včetně budovy typu OMEGA.
- 4.11.2.2 Na zastávce bude umístěn nový přístřešek. V souvislosti se zajištěním požadavků platné legislativy bude navržena jejich rekonstrukce, případně náhrada nevyhovujících za nové. Nový přístřešek požadujeme jednotného vzhledu v provedení antivandal. V železniční stanici bude prověřeno splnění požadavků platné legislativy na ochranu cestujících před povětrnostními vlivy a případně budou navržena příslušná opatření (včetně výstavby nových přístřešků pro cestující nebo zastřešení nástupišť).
- 4.11.2.3 Součástí nových přístřešků bude také základní vybavení (mobiliář) a informační tabule pro vyvěšení jízdních řádů.
- 4.11.2.4 Součástí dokumentace bude návrh nového komplexního orientačního systému pro cestující v dotčené železniční stanici a zastávce (včetně prvků pro orientaci nevidomých a slabozrakých s případným využitím hlasových orientačních majáčků).

4.12 Zásady organizace výstavby

- 4.12.1 V rámci zpracování DUSP a PDPS bude vypracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS). Bude uvedena délka trvání výluk, činnost zabezpečovacího zařízení včetně provizorních stavů, vymezení vylučovaného trakčního vedení, stručný rozsah prací, počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout apod.
- 4.12.2 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. TV a ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.12.3 V Projektové dokumentaci budou vyznačeny předpokládané plochy zařízení staveniště, nutné pro výstavbu jednotlivých SO a PS, vytipovány přípojně body elektrické energie, telefonu, vody popř. plynu včetně řešení nutného sociálního zázemí pro pracovníky. Podmínky napojení na inženýrské sítě pro účely zařízení staveniště budou předběžně projednány se správcí sítí.

4.13 Geodetická dokumentace

- 4.13.1 Objednavatel prostřednictvím SŽG dodá dostupné geodetické a mapové podklady do hranice dráhy. Tyto geodetické a mapové podklady budou splňovat interní dokumenty a předpisy.
- 4.13.2 Majetkoprávní část geodetické dokumentace bude vycházet z aktuálního stavu katastru nemovitostí v době zpracování (platné SPI a SGI).
- 4.13.3 V případě, že nově navrhovaný projekt je v blízkosti hranice drážního pozemku, bude nutné provést přesné určení hranice. Toto přesné určení je plně v kompetenci geodeta zhotovitele, který musí užít takových postupů a zajistit si potřebné podklady včetně podkladů z dokumentace SŽG, aby zaručil přesné určení hranice dotčených pozemků v terénu v souladu s platnými zákony pro zeměměřictví ve spolupráci s ÚOZI objednatele stavby.

4.14 Životní prostředí

- 4.14.1 Zhotovitelem bude OOP požádán o odůvodněné stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.
- 4.14.2 Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny Zhotovitel požádá příslušný úřad o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Ihned po obdržení bude stanovisko i vyjádření předáno Objednateli a bude případně zpracováno oznámení v rozsahu dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.
- 4.14.3 V případě kácení, které bude pouze v malém rozsahu a bude ho zajišťovat v rámci provozuschopnosti dráhy příslušné OŘ, je nutné do dokladové části doložit dohodu s příslušným OŘ. V opačném případě je nutno uvést, že dohoda s příslušným OŘ nebyla možná.
- 4.14.4 Při rekonstrukci mostů a propustků postupovat podle současně používaných metodik ohledně migrace živočichů – AOPK 1995, V.Hlaváč 2008, 2011.

5. VYKAZOVÁNÍ ODPADŮ

5.1 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby

- 5.1.1 **Zhotovitel Projektové dokumentace v Soutěžích prací uvede jednotlivé položky odpadů dle kategorií, které budou následně souhrnně vyčísleny za celou stavbu v SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy v roztrídění do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů, kde budou tyto souhrnné položky sloužit k ocenění v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS. Podrobný postup je uveden v následujících bodech.**
- 5.1.2 **Ustanovení Směrnice SŽDC č. 20 pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty, Článek 3.9 ruší a nahrazuje následujícím zněním uvedeným v kapitole 5.1.3.**
- 5.1.3 **Úpravy položkových rozpočtů**
 - a) v soupisech prací jednotlivých SO/PS bude pro účely evidence vždy uvedena **R-polozka „Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“**. Položka bude zahrnovat veškeré poplatky provozovateli skládky dle typu a kategorie odpadů a dopravu z místa stavby na skládku,
 - b) pro činnosti, které by mohly být původci odpadů (např. výkopové práce) budou volené položky, jejíž součástí není uvedená doprava. V technické specifikaci položky bude uvedeno, že se jedná o položku bez dopravy,

- c) doprava pro opětovné využití vyzískaného materiálu (např. výkopové práce pro další využití na stavbě, do zemníků apod.) bude kalkulovaná samostatnou položkou pro vodorovnou a svislou dopravu, přemístění, přeložení, manipulace do vzdálenosti odpovídající potřebám manipulace. V doplňujícím popisu položky bude uvedeno, že materiál z položky není určen na skládku,
- d) u položek soupisu prací jednotlivých SO/PS „**Likvidace odpadů [...] včetně dopravy**“ bude v popisu položky jako doplňující název uvedeno „Evidenční položka. Neoceňovat v objektu SO/PS, položka se oceňuje pouze v objektu SO 90-90.“ a v označení „Varianta“ bude nastavena hodnota 901, v případě duplicitní položky v jednom dílu bud označení varianty provedeno vzestupnou řadou celých čísel od hodnoty 901 (tzn. 901 až 999),
- e) měrné jednotky uvedené v jednotlivých soupisech prací musí být vždy shodné s měrnými jednotkami uvedenými v přehledu odpadů a v objektu Likvidace odpadů. V případě nesouladu je toto pokládáno a vadu díla.
- f) Kalkulace položky „**Likvidace odpadů [...] včetně dopravy**“ v přípravě bude provedena jako součet položek:
 - poplatek na skládku dle kategorie odpadu a množství, a to dle aktuálního ceníku vybrané skládky v přípravě,
 - ceny za t/km dle množství odpadu a vzdálenosti předpokládané skládky, přičemž vzdálenost může být specifikována v rozsahu pásmové dopravy.

5.1.4 Způsob vytvoření položek likvidace odpadů včetně dopravy

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

5.1.4.2 Označení a název položky:

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

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

Příklad:

Původní položka OTSKP bez dopravy:

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

Nová R položka s dopravou:

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

5.1.4.3 Popis položky

V popisu položky bude uveden text:

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

5.1.4.4 Technická specifikace položky

1. Položka obsahuje:

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

- náklady spojené s vyložením a manipulací s materiálem v místě skládky.

2. Položka neobsahuje:

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

3. Způsob měření:

- [měrná jednotka – nejčastěji Tuna] určující množství odpadu vytříděného v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o nakládání s odpady, v platném znění

Poznámka:

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

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

5.1.5 SO 90-90 Likvidace odpadů včetně dopravy

- 5.1.5.1 součástí objektu SO-90-90 bude souhrn všech odpadů stavby, který bude zahrnovat veškerý odpad z celé stavby v roztřídění do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS,
- 5.1.5.2 zhotovitel v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby ocení celkové množství daného typu/kategorie odpadu, které je součástí Všeobecného objektu,
- 5.1.5.3 pro účely kontroly fakturace zůstávají položky odpadů s množstvím v jednotlivých SO a PS. Tyto položky nejsou zhotovitelem v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby oceňovány,
- 5.1.5.4 v soupisu prací je SO 90-90 je zařazen do členění stavebních objektů D.9 Všeobecné objekty.

5.1.6 Souhrnný rozpočet

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

5.2 Ostatní přílohy vztahující se k odpadovému hospodářství

5.2.1 Část B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana – část odpadové hospodářství bude mimo jiné obsahovat:

- a) souhrn dokumentů a odkaz na příslušnou část dokumentace, kde se nachází informace, které byly podkladem pro stanovení rozsahu a zařídění do jednotlivých kategorií odpadů,
- a) lokalizace přesných míst odběru vzorků, z jejichž výsledků bylo prováděné zařídění odpadů do jednotlivých kategorií odpadů. V rámci lokalizace odběru vzorků bude zvýšená pozornost věnována oblastem s předpokladem výskytu nebezpečných odpadů, jako např. jsou oblast výhybek, odstavů a obvodů stanic,
- b) přehled všech odpadů uvedených v jednotlivých SO a PS dle zařazení do jednotlivých kategorií odpadů,
- c) souhrn odpadů za celou stavbu, dle zařídění do kategorií odpadů. Souhrn bude podkladem pro vytvoření položek samostatného objektu odpadů SO 90-90, který

bude podkladem pro ocenění zhotovitelem v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby,

- d) popis rozsahu prováděných chemických analýz a výsledky chemických analýz a jejich vyhodnocení,
- e) množství vyzískaného materiálu a možnosti jejího využití nebo odstranění,
- f) podmínky pro využití vyzískaného materiálu, tzv. „kritická cesta“, která jednoznačně stanoví, za jakých podmínek lze opětovně využít množství vyzískaného materiálu (např. dodržení konkrétních milníků harmonogramu stavby apod.),
- g) v závěru textové části, dále pak v souhrnné technické zprávě a technických zprávách jednotlivých SO/PS bude vždy uvedeno, že poloha, umístění a vzdálenost v dokumentaci případně uvedených skládek pro likvidaci odpadů slouží pouze pro účely stavebního řízení. Umístění skládek není podkladem pro výběrové řízení na zhotovitele stavby.

5.2.2 Průzkumné práce, které jsou prováděné, mimo jiné za účelem kategorizace materiálu pro odpadové hospodářství musí být provedené tak aby bylo možné dostatečně zatřídit materiál určený jako odpad a dostatečně zatřídit materiál určený k recyklaci. Průzkumné práce budou provedené v podrobnosti, která je dostatečná pro jednoznačné stanovení rozsahu nebezpečných vlastností odpadů, tj. tak aby bylo možné odpady správně analyzovat, vyhodnotit a posoudit podle koncentrace nebezpečných látek v odpadech, dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů v platném znění. Za zařazení odpadů nese odpovědnost Zhotovitel. V případě neprovedení všech zkoušek, které je nutné provést pro správné zařazení odpadů, případně nerespektování výsledků zkoušek při vykazování v rámci soupis prací, je toto pokládáno za vadu díla. Postup pro zařazení do kategorie odpadů je součástí vyhlášky č. 93/2016 Sb. o Katalogu odpadů a ostatní legislativy Ministerstva životního prostředí.

6. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 6.1.1 Výluky pro provedení geotechnického průzkumu a dalších průzkumů je nutné nárokovat, dle pravidel pro plánování výlukové činnosti na tratích provozovaných SŽ, nejméně 3 měsíce před požadovaným termínem průzkumu nebo je možno využít případných výluk v rámci příslušného OŘ. Nárokovány mohou být pouze výluky v maximálním rozsahu 6 až 8 hodin. Počet výluk musí být nárokován v přiměřeném množství a s ohledem na omezení železničního provozu.
- 6.1.2 Ekonomické hodnocení bude provedeno podle platných Prováděcích pokynů pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravní infrastruktury čj. 59/2017-910-IVD/1. Součástí zakázky je i případná aktualizace ekonomického hodnocení, která bude vyvolána změnami vůči ZP zjištěnými v průběhu zpracování DUSP.
- 6.1.3 V kapitole „Požadavky na technické řešení“ bude podkapitola s názvem „Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)“ která bude obsahovat:
 - základní technické řešení obsahující stručný výčet prvků ITS stručně popisující použitou technologii, místo realizace a zahrnující definovaná komunikační rozhraní;
 - vazba projektu na nadřazené systémy ITS;
 - stručný popis zajištění provozu včetně organizačních vazeb;
 - zhodnocení, zda se jedná o novou výstavbu nebo o doplnění prvků ITS;
 - využití infrastruktury nebo sdílení některých aplikací ITS;

7. POŽADAVKY NA PŘENOSOVOU SÍŤ VČETNĚ UVEDENÍ ZÁKLADNÍ SPECIFIKACE JEJÍ KAPACITY SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

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

- 7.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým dokumentům a vnitřním předpisům na svých webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“ (<https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitri-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy>)

Pokud je dokument nebo vnitřní předpis veřejně dostupný je umožněno jeho stažení. Ostatní dokumenty a vnitřní předpisy jsou poskytovány v souladu s právními předpisy na základě podané žádosti na níže uvedených kontaktech:

**Správa železnic, státní organizace
Centrum telematiky a diagnostiky
Oddělení dokumentace a distribuce tiskových materiálů**

Jeremenkova 103/23
779 00 Olomouc

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

kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782
Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

8. PŘÍLOHY

- 8.1.1 Manuál struktury a popisu dokumentace
8.1.2 Vzory Popisového pole a Seznamu

Vypracoval: Ing. Karel Halma a kolektiv

Dne: 12. 01. 2021

Dne: 1. 2. 2021

Schválil: Ing. Radim Brejcha Ph.D.

náměstek ředitele pro techniku

 **Správa železnic**
státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
IČO: 70994234 DIČ: CZ70994234
[24]

