

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Správa železniční dopravní cesty

Příloha č. 3 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

„Rekonstrukce nelahozevských tunelů“

Datum vydání: 22. 12. 2017

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1.	PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2.	HLAVNÍ CÍLE STAVBY	3
1.3.	MÍSTO STAVBY	3
1.4.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ)	4
2.	PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.1.	ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
2.2.	OSTATNÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
3.	KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	5
4.	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	5
4.1.	VŠEOBECNĚ	5
4.2.	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	5
4.3.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	5
4.4.	ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	5
4.5.	SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	5
4.6.	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	6
4.7.	OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	6
4.8.	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	6
4.9.	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	7
4.10.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	7
5.	SPECIFICKÉ POŽADAVKY	8
6.	SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	8

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

Předmětem zakázky je vypracování dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR). Podkladem pro její zpracování je schválený záměr projektu (ZP) s doprovodnou technickou dokumentací. Zpracovatelem ZP byla firma SUDOP PRAHA a. s. Doprovodná dokumentace byla zpracována pro 4 varianty řešení:

- Varianta A – výstavba nového jednokolejného tunelu v souběhu se stávajícími třemi tunely, které by byly rekonstruovány na jednokolejný provoz;
- Varianta B – rozšíření stávajících tří dvoukolejných tunelů na předepsané cílové parametry;
- Varianta C1 – výstavba nového jednokolejného tunelu svážnou štolou stávajícím pískovcovým masivem a rekonstrukce stávajících tří tunelů na jednokolejný provoz;
- Varianta C2 – výstavba nového dvoukolejného tunelu svážnou štolou stávajícím pískovcovým masivem a opuštění stávajících tunelů.

Na základě doprovodné technické dokumentace a ekonomického hodnocení byla pro další sledování vybrána varianta C1. Na tuto vybranou variantu bylo zpracováno Oznámení dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. (EIA). Dne 1. 9. 2017 bylo pod č.j.: 2844/500/16, 64160/ENV/16 vydáno Ministerstvem životního prostředí souhlasné závazné stanovisko EIA, posouzení proběhlo ve fázi záměru projektu. Dále byl pro variantu C1 zpracován ZP, který Ministerstvo dopravy po projednání na CK MD schválilo dopisem čj. 139/2016-910-IZD/1 se schvalovací doložkou.

Investor nechal zpracovat na doprovodnou technickou dokumentaci oponentní posudek, který byl zadán u České tunelářské asociace ITA-AITES. Zpracovatelem byl ing. Libor Mařík. Na jeho základě projektant doplnil technické řešení varianty B a C1.

V rámci zakázky bude zpracována DUR, rozsah dokumentace jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude odpovídat Směrnici SŽDC 11/2006 v platném znění, resp. pro územní řízení podle vyhl. 499/2006 Sb. v platném znění, včetně aktualizovaného souhrnného rozpočtu. Součástí zadání je projednání dokumentace v rozsahu nezbytném pro územní řízení a získání územního rozhodnutí. Bude rovněž zpracována aktualizace záměru projektu.

1.2. Hlavní cíle stavby

- zajištění prostorové průchodnosti Z-GC a kódu kombinované dopravy (KD) P/C 80/410, tím umožnění jízdy zásilek překračujících stávající kód KD nebo takových, jejichž přeprava je v současné době možná jen za zvláštních podmínek (sníženou rychlostí, jen po 2. koleji),
- zvýšení traťové rychlosti podle možností, daných územními poměry a zástavbou, tím i zkrácení cestovních dob,
- zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu, rekonstrukce stavebních a technologických částí v rozsahu, daném Směrnicí č. 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“.

1.3. Místo stavby

Místem stavby je trať Praha-Bubeneč - Děčín hl. n., podle tabulek traťových poměrů 527A, úsek mezi železniční stanicí Kralupy nad Vltavou a zastávkou Nelahozevs zámek. Trať je součástí I. tranzitního koridoru st. hranice SRN - Děčín - Praha - Česká Třebová - Brno - Břeclav - st. hranice Rakousko a náleží do TEN-T, globální sítě osobní i nákladní dopravy.

Rekonstruovaný traťový úsek, včetně 3 Nelahozevských tunelů (dl. cca 400m), leží mezi Kralupy nad Vltavou a Nelahozevsi v km 438,010 až 440,500.

Úsek začíná severně za železniční stanicí Kralupy nad Vltavou, pokračuje přes železniční most a dále na náspu mezi zahrádkářskou osadou a skalní stěnou. Poté stávající trať prochází pískovcovým masivem v úbočí řeky Vltavy ve

3 navazujících tunelech. Dále trať pokračuje v souběhu s Dvořákovou stezkou (naučná stezka, cyklotrasa) převážně na opěrné zdi. Při průjezdu obcí Nelahozeves trať vede památkově chráněným areálem, pod opěrnými zdmi zámku, přes most, podél kostela a zvonice. Úsek končí v obci, za stávající železniční zastávkou.

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

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P3/F1
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	400 00
Číslo trati podle nákresného jízdního řádu	527
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	090
Číslo traťového a definičního úseku	TUDU 080112
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	80-120 km/hod
Trakční soustava	DC 3kV, cílově 25 kV AC
Počet traťových kolejí	2

Provozovatelem dráhy je SŽDC s. o., místním správcem OŘ Praha. Traťové zabezpečovací zařízení je 3. kategorie typu AB.

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1. Závazné podklady pro zpracování

- Záměr projektu včetně doprovodné technické dokumentace zpracovaný firmou SUDOP PRAHA, HIP ing. Lenka Pikhartová (08/2016);
- Schvalovací doložka MD čj. 139/2016-910-IZD/1.
- Oponentní posouzení dokumentace – zpracovatel pro IAT ing. Libor Mařík z 10.3.2017
- Dopracování dle doprovodné technické dokumentace pro variantu B a C1 dle oponentního posudku - SUDOP PRAHA, ing. Tomáš Zítka (11/2017);

2.2. Ostatní podklady pro zpracování

Pro řešení Nelahozevských tunelů zpracovaly firmy SUDOP PRAHA a. s. a ILF CE s. r. o. v roce 1994 porovnávací studie. Na základě těchto studií byla schvalovacím protokolem z 13. 12. 1994 vybrána jako nejvhodnější varianta „N“, tj. vybudování nového jednokolejného tunelu pro jeden směr a stávající tunely upravit pro jednokolejný provoz ve směru druhém. Pro tuto variantu byla v červnu roku 1996 firmou ILF CONSULTING ENGINEERS s. r. o. zpracována přípravná dokumentace s názvem „ČD – DDC rekonstrukce Nelahozevských tunelů“, včetně dokumentace vlivu stavby na životní prostředí, završené kladným stanoviskem MŽP. V další přípravě stavby se však nepokračovalo.

V roce 2007 byla zpracována studie „Kralupy nad Vltavou, rekonstrukce pražského zhlaví“ (SUDOP PRAHA a. s.), která opětovně prověřovala možnosti rekonstrukce Nelahozevských tunelů. Zkoumaná varianta se splátkou, kdy by profil GC byl dosažen v nově vložené koleji splátkové vůči oběma kolejím stávajícím, byla v průběhu projednání ze strany SŽDC odmítnuta.

- Porovnávací studie SUDOP PRAHA a.s. z roku 1994
- Porovnávací studie SUDOP PRAHA a.s. z roku 1994, Schvalovací protokol z 13.12. 1994

- Přípravná dokumentace „ČD – DDC rekonstrukce Nelahozevských tunelů“ z roku 1996, ILF CONSULTING ENGINEERS s.r.o
- Inženýrskogeologický průzkum v oblasti mezi Kralupami nad Vltavou a Nelahozevsi pro výstavbu železničního tunelu – listopad 1995 – AGE s.r.o.
- Posouzení přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce nelahozevských tunelů“ – srpen 1996 - Stavební geologie GEOTECHNIKA a.s.
- Rekonstrukce Nelahozevských tunelů - doplňující inženýrskogeologický průzkum – květen 1996 – PÚDIS a.s.
- Kopané sondy pro zjištění minimální tloušťky štěrkového lože – SDC Ústí nad Labem
- „Kralupy nad Vltavou, rekonstrukce pražského zhlaví“, studie SUDOP PRAHA a. s. 2007
- Měření hluku a vibrací z žel. dopravy, protokol o zkoušce č.3712-074-15, REVITA Engineering – laboratoř fyz. faktorů, Libor Brož 07/2015

Uvedené dokumentace budou k dispozici k nahlédnutí u zadavatele.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

Stavba bude koordinována se záměry v oblasti a s ostatními stavbami SZDC.

- Výstavba ETCS - I.koridor úsek státní hranice Německo – Praha – Kolín, předpoklad dokončení do roku 2023. Stavba „Rekonstrukce Nelahozevských tunelů“ tak musí vycházet z předpokladu provozu pod ETCS L2 nejdéle v uvedeném termínu, tzn. minimálně částečně během stavby i ve stavu při dokončení stavby
- „Úprava zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Kralupy nad Vltavou - Roudnice nad Labem (mimo)“, rozpracována DSP, předpoklad dokončení do roku 2021, tzn. před stavbou „Rekonstrukce Nelahozevských tunelů“
- Stavba „Zvýšení trakčního výkonu TNS Roztoky u Prahy“
- Koncepce VRT
- Vytvářející se územní plán obce Nelahozev (požadavek „nízkých“ PHS)
- Památková ochrana areálu Nelahozevského zámku

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

Technické řešení bude přejato z doprovodné technické dokumentace záměru projektu a bude zpracováno dle směrnice č. 11/2006, přílohy 1. V rámci záměru projektu byly již některé objekty provedeny v podrobnosti přípravné dokumentace. Takové objekty bude potřeba pouze aktualizovat.

4.2. Dopravní technologie

Bude provedena aktualizace ZP a doprovodné technické dokumentace.

4.3. Organizace výstavby

Bude provedena aktualizace řešení dle ZP a doprovodné technické dokumentace.

4.4. Zabezpečovací zařízení

4.4.1. Bude rozpracováno řešení ze ZP a doprovodné technické dokumentace.

4.4.2. Úpravy zabezpečovacího zařízení včetně navržené kabelizace, ochrany a případných přeložek stávajících inženýrských sítí řešit v samostatném PS v technologické části D.

4.4.3. V návaznosti na schválení studie „Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE“ budou vzhledem k přechodu na jednotnou napájecí soustavu 25 kV AC aplikována příslušná doporučení k zabezpečovacímu zařízení:

Veškerá zabezpečovací kabelizace bude navrhována podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. hlavní kabely, páteřní kabely a kabely delší než 500 metrů musí být zřizovány s ochranným kovovým obalem, tj. typu TCEKPFLEZE.

Rozvod napětí pro prvky do kolejiště bude nutné rozdělovat do více oblastí, které budou navzájem galvanicky oddělovány.

4.5. Sdělovací zařízení

- 4.5.1. Bude rozpracováno řešení ze ZP a doprovodné technické dokumentace.
- 4.5.2. V DUR bude navrženo pokrytí nového jednokolejného tunelu signálem GSM-R a rádiovým signálem pro složky IZS.
- 4.5.3. Na rekonstruovaných mostech, v rekonstruovaných tunelech a v novém jednokolejném tunelu bude navržen kabelový žlab pro uložení sdělovacích a zabezpečovacích kabelů.
- 4.5.4. Bude navržena ochrana a případně přeložka stávajících inženýrských sítí.
- 4.5.5. V návaznosti na schválení studie „Koncepte přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE“ musí být metalické sdělovací kabely navrženy podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. veškerá sdělovací kabelizace musí být navržena s ochranným kovovým obalem.

4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

- 4.6.1. Bude rozpracováno řešení ze ZP a doprovodné technické dokumentace.
- 4.6.2. V DUR návrh trakčního vedení v úseku širé trati a v tunelech bude sledovat stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC s tím, že trakční vedení bude navrženo v izolační hladině zohledňující výhledovou střídavou trakční proudovou soustavu 25kV,AC, v tunelech budou dodrženy izolační vzdálenosti mezi živými částmi TV a ostění tunelů podle ustanovení ČSN EN 50119 ed.2.
- 4.6.3. Návrh silnoproudé technologie včetně DŘT a návrh silnoproudého napájení bude v PD navazovat na magistralní rozvod 22 kV navržený v rámci staveb „Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Kralupy nad Vltavou - Roudnice nad Labem (mimo)“ a „Zvýšení trakčního výkonu TNS Rostoky u Prahy“ ve vzájemné koordinaci.

4.7. Ostatní technologická zařízení

- 4.7.1. Ve stavbě nejsou, netýká se.

4.8. Inženýrské objekty

4.8.1. Železniční svršek a spodek

- 4.8.2. V DUR bude rozpracováno řešení ze ZP a doprovodné technické dokumentace. Výškové řešení se preferuje podle původního ZP, tj. bez změn navržených v „Dopracování“.

4.8.3. Nástupišť

- 4.8.4. V DUR bude rozpracováno řešení ze ZP a doprovodné technické dokumentace.

4.8.5. Železniční přejezdy

- 4.8.6. Ve stavbě nejsou, netýká se. U tunelu bude navržena nástupní plocha IZS, jejíž řešení bude rozpracováno ze ZP a doprovodné technické dokumentace.

4.8.7. Mosty, propustky, zdi

Bude rozpracováno řešení ze ZP a doprovodné technické dokumentace.

U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S30135/2015–S 13). U stávajících propustků lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A“, u mostů v kategorii „C“. U mostů i propustků se stavebním počinem s vlivem na zatížitelnost (nový most nebo propustek, zesílení, rozsáhlá sanace, ...) musí být stanovena zatížitelnost v kategorii „C“.

U všech mostních objektů musí být prokázána přechodnost traťové třídy D4/120 km/hod a D2/160 km/hod.

Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 2. třídy tratí.

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 SZDC 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 a 4). U konstrukcí v Tab. 1 neuvedených stanoví další postup O13.

K odbornému připomínkovému řízení dle VTP bude odevzdána dokumentace včetně rozepsaného výkazu výměr.

4.8.8. Ostatní objekty

Součástí stavby jsou rovněž další objekty, které jsou nezbytné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana sítí technického vybavení, oplocení, demolice, úpravy ploch atd.“

4.8.9. Železniční tunely

Bude rozpracováno řešení ze ZP a doprovodné technické dokumentace.

4.8.10. Pozemní komunikace

Bude rozpracováno řešení ze ZP a doprovodné technické dokumentace.

4.8.11. Protihlukové objekty

Bude aktualizováno dle aktualizované akustické studie .

4.9. Pozemní stavební objekty

4.9.1. DUR přístřešků bude zpracována dle Směrnicí generálního ředitele č.11/2006 v platném znění dle části E2 v podrobnostech a rozsahu dle E1.4.

4.9.2. K odbornému připomínkovému řízení dle VTP bude odevzdána dokumentace včetně rozepsaného výkazu výměr.

4.10. Životní prostředí

4.10.1. DUR bude zpracována v co největší možné podrobnosti, aby v dalších stupních dokumentace nedocházelo k takovým změnám, které by mohly znamenat opětovný proces posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. a současně dle podmínek závazného stanoviska posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

4.10.2. Část B.3 DUR bude uspořádána následovně:

B.3.1. **Vliv stavby na životní prostředí** – popis jednotlivých složek životního prostředí.

B.3.2. **Biologický průzkum** – v celé délce záměru proběhne aktualizace biologického průzkumu v jarním a letním aspektu. Upozorňujeme, že záměr prochází nadregionálním biokoridorem, v blízkosti záměru se nachází EVL a PP Veltrusy a PP Hostibejk.

B.3.3 **Dendrologický průzkum** – kapitola bude aktualizována a zpracována v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu vyšší zeleně ze dne 31. 10. 2016, č.j.: S 43941/2016-SZDC-O15, především s částí II, kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě (dohoda o kácení s příslušným OŘ). Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny.

Součástí dendrologického průzkumu bude vymezení ohrožených a zachovaných prvků solitérních, liniových, pásových či skupinových prvků mimolesních porostů dřevin s tím, že bude navržen systém ochrany zachovávaných prvků dřevin v kontaktu se stavbou. Přílohou kapitoly budou aktualizované mapové zákresy zjištěné situace. Jednotlivé stromy určené ke kácení budou zaměřeny pomocí GPS systému

B.3.4. **Posouzení vlivu na krajinný ráz**

B.3.5. **Akustická studie, měření hluku a vibrací:**

Akustická studie bude zpracována na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DUR, zejména bude zohledněno Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (změna: 217/2016 Sb., účinnost od 30. 7. 2016).

Aktualizovaná akustická studie bude zahrnovat:

- upřesnění rozsahu protihlukových opatření z hlediska délky a výšky

- při technickém návrhu protihlukových clon budou respektovány Technické podmínky Ministerstva dopravy ve vztahu k ochraně ptáků (ve volné krajině navrhovat PHC zásadně z neprůhledných materiálů).

Přílohou studie budou hlukové mapy pro stávající a výhledový stav, pro denní a noční dobu. V hlukových mapách budou zakresleny zdroje hluku, výpočtové a měřicí body a ochranné pásmo dráhy.

V akustické studii budou rovněž zpracovány kapitoly Vibrace a Hluk ze stavební činnosti.

B.3.6. **Odpadové hospodářství** - kapitola bude aktualizována dle současně platné legislativy - Vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů.

B.3.7. **Zemědělská příloha**

B.3.8. **Lesní příloha**

Dokladová část bude obsahovat samostatnou podložku Životní prostředí. Zde budou zařazeny následující vyjádření: k lokalitám NATURA 2000, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, dohoda o kácení s OR, výjimky, souhlas o vynětí ze ZPF, vyjádření k odnětí PUPFL atd.

- 4.10.3. V případě **rekonstrukcí mostů a propustků** bude upřednostňováno zachování stávajícího profilu (případně jeho zlepšení). U objektů s migrační funkcí bude plně respektována Metodika AOPK ČR (1995): „Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů“.
- 4.10.4. V rámci křížení nadregionálního biokoridoru Údolí Vltavy – K10 budou respektovány podmínky formulované v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje z hlediska dopravní infrastruktury v plochách a koridorech pro biocentra a biokoridory
- 4.10.5. V DUR budou respektovány podmínky souhlasného závazného stanoviska EIA ze dne 1. 9. 2017, č.j.: 2844/500/16, 64160/ENV/16 vydaného ve fázi záměru projektu. Dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. bude v přípravné dokumentaci stavby kladen důraz na úplný popis případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko EIA (dokumentace k územnímu řízení) a bude požádáno o verifikační stanovisko k navazujícímu řízení u orgánu EIA. Tyto změny budou s předstihem zaslány na oddělení ŽP k připomínkám, následně potvrzeny hlavním inženýrem projektu a doplněny notifikovaným vyjádřením autorizované osoby dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. Předkladatelem změn oproti záměru k posouzení příslušnému orgánu EIA je odd. ŽP SSZ.
- 4.10.6. Součástí DUR bude vyhodnocení stavebního záměru z hlediska **Směrnice o vodách (2000/60/ES)**, zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení adaptačních a mitigačních opatření stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle **Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí**. Obě vyhodnocení budou uvedena zvlášť v položkách rozpočtu. (Podrobnosti budou sděleny na vstupním jednání, které svolá zhotovitel).

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1. S ohledem na změněné vstupy vyplývající z Dopracování (změna investičních nákladů vlivem změny technického řešení jižního portálu nového tunelu, změna délek výluk) a z metodických změn, k nimž došlo od doby schválení SP (zejména započítávání nákladů na náhradní autobusovou dopravu), zhotovitel zpracuje a doloží nové ekonomické hodnocení podle Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury čj. 59/2017-910-IVD/1 a Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Zohlední v něm veškeré změněné vstupy oproti ZP. Zpracuje rovněž aktualizaci záměru projektu (AZP).

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY 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 a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění**.
- 6.1.2. Vzhledem k obsahu zakázky se body Všeobecných technických podmínek týkající se zpracování ZP vztahují přiměřeně na zpracování AZP.
- 6.1.3. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

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

e-mail: typdok@tudc.cz, www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

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

Schválil:

Dne: 22.12.2017

97
Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.

Náměstek ředitele pro techniku

