

DÍL 2 ZÁVAZNÝ VZOR SMLOUVY

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

„Rekonstrukce trati Aš - státní hranice SRN“



Správa železniční dopravní cesty

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE



**Operační program
Doprava**



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ	3
1.1	ÚČEL PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.2	UMÍSTĚNÍ STAVBY	4
2.	ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA	4
2.1	ROZSAH STAVBY	4
2.2	KOORDINACE STAVBY S NAVAZUJÍCÍMI A DOTČENÝMI STAVBAMI	4
2.3	POSUZOVÁNÍ SHODY – INTEROPERABILITA	5
2.4	REALIZAČNÍ DOKUMENTACE STAVBY	5
2.5	DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ STAVBY (DSPA)	6
3.	ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY	
	A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA	7
3.1	VŠEOBECNÉ POŽADAVKY	7
3.2	ŽELEZNIČNÍ SPODEK, SVRŠEK, NÁSTUPIŠTĚ A PŘEJEZDY	8
3.3	MOSTNÍ KONSTRUKCE, OCELOVÉ A BETONOVÉ KONSTRUKCE	9
3.4	OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY A PŘELOŽKY SÍTÍ	10
3.5	POZEMNÍ OBJEKTY	10
3.6	SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	10
3.7	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	11
4.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	11

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

1.1 Účel předmětu díla

Předmětem plnění je realizace stavby „Rekonstrukce trati Aš – státní hranice SRN“, která řeší zprovoznění tratě z Aše na státní hranici SRN, která je v současné době vyloučena z provozu. Stavba navazuje na obdobnou stavbu na německém území, konečným cílem je zprovoznění tratě z Aše do Selb Plößbergu.

Účelem stavby je obnovit přeshraniční provoz na regionální trati z Aše do Selbu (DB). O zprovoznění této nepoužívané tratě bylo rozhodnuto na MD ČR na základě výsledků jednání mezi německou (bavorskou) stranou a českou stranou ve věci obnovení železničního přeshraničního spojení v úseku Aš – Selb, které se konalo dne 12. 10. 2011 v Aši. Německá strana na jednání představila své plány, jejichž cílem je obnovit provoz na této trati.

V současné době je tato regionální trať provozována ve směru z Chebu přes žst Aš do žst Aš město a je dálkově ovládána ze žst Františkovy Lázně. Trať není elektrifikována. Ve směru z Aše na státní hranici (a dále do Selbu) není provozována žádná doprava.

Připravovaná stavba řeší nutné úpravy železničního spodku, železničního svršku, umělých staveb a úpravy kolejiště včetně odvodnění převážně na selbské části žst Aš jakož i úpravu nástupiště ve směru do Selbu. Dále stavba řeší doplnění stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení a v návaznosti na německou stranu též traťové zabezpečovací zařízení. Pro spolupráci vlaku se zabezpečovacím zařízením je navrženo využití počítačů náprav.

Rozhodující výhybky budou opatřeny elektromotorickými přestavníky a elektrickým ohřevem výměn. V rámci stavby bude vybudováno informační zařízení pro cestující, rozšířeno stávající rozhlasové zařízení a kamerový systém pro sledování bezpečnosti cestujících.

Bude rekonstruováno osvětlení selbského nástupiště.

Pro nové technologie bude vybudována místní kabelizace a položen metalický a optický traťový kabel až na státní hranici.

Stavba bude realizována až na drobné historické výjimky na drážním pozemku ve správě ČD a SŽDC. Traťová rychlost je navržena na 75 km/h pro vozidla, konstruovaná pro dovolený nedostatek převýšení $I = 100$ mm. Vozidla, konstruovaná pro dovolený nedostatek převýšení $I = 130$ mm, budou moci trať pojíždět rychlostí 80 km/h. Pro železniční svršek se předpokládá využití užitého materiálu.

Dle vyjádření Ministerstva životního prostředí č.j. 24093/ENV/12 ze dne 10.4.2012 je tato stavba nevýznamnou změnou záměru ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a nepodléhá posuzování podle tohoto zákona.

Realizací stavby se vytvoří podmínky pro provozování drážní dopravy z Aše do sousední stanice na německém území Selb Plößberg. Podmínkou pro zprovoznění tohoto mezistaničního úseku je realizace obdobné stavby na německém území.

Základním podkladem pro realizaci stavby je projektová dokumentace „Rekonstrukce tratě Aš – státní hranice SRN“ schválená Odborem přípravy staveb SŽDC, s.o., dne 26.05.2014 pod č.j. 22 671/2014-O6. Projekt stavby zpracoval projekční ústav H-PRO, s.r.o, Důlce 39, Ústí nad Labem, 400 01.

O stavební povolení bylo požádáno v 03/2014.

1.2 Umístění stavby

Stavba je umístěna v Karlovarském kraji na katastrálním území obce Aš. Jedná se o stavbu na regionální dráze Cheb - Františkovy Lázně – Aš, železniční stanice Aš , mezistaniční úsek Aš – Selb Plößberg (DB) a část trati Aš – státní hranice SRN. Stavba bude realizována převážně na drážních pozemcích, které jsou ve vlastnictví státu a na pozemcích ČD, a.s. Dále se stavba týká částí pozemku města Aš a části pozemku firmy Petainer Czech Holdings s.r.o. S těmito vlastníky byly uzavřeny smlouvy o právu k provedení stavby.

Stavebním úřadem v Aši bylo vydáno vyjádření, č.j.13/026028/SÚ ze dne 23.9.2014 , že navržená stavba je v souladu se záměry územního plánování v daném území.

2. ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA

2.1 Rozsah stavby

Stavba bude realizována v rozsahu dle projektu stavby „Rekonstrukce trati Aš – státní hranice SRN“.

Začátek stavby je na trati Cheb - Františkovy Lázně – státní hranice v km 27,157, konec stavby je na státní hranici SRN v km 29,601. Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná. Z toho je traťový úsek dlouhý 1,140 km. Součástí stavby je část ŽST Aš v evidenčním km 27,527 v rozmezí od km 27,199 na házlovském zhlaví do km 28.445 na selbském zhlaví. Na trati se nachází 1 mostní propustek a 2 menší propustky, jejichž rekonstrukce bude součástí stavby. Součástí stavby je úprava železničního přejezdu v km 27,290 na házlovském zhlaví ŽST.

V rámci akce „Rekonstrukce trati Aš – státní hranice SRN“ bude provedena v ŽST Aš úprava kolejíště, rekonstrukce selbského nástupiště s bezbariérovým přístupem, rekonstrukce osvětlení nástupiště, odvodnění železničního spodku, rekonstrukce těch výhybek, které budou dotčeny stavbou na obou zhlavích. Rozhodující výhybky budou opatřeny elektromotorickými přestavníky a některé z nich i elektrickým ohřevem výměn. Dojde k doplnění stávajícího staničního a zřízení traťového zabezpečovacího zařízení včetně doplnění kabelových tras.

Hlavním úkolem stavby je vyřešit nevyhovující stav železničního svršku (S49,T), který neumožňuje sjízdnost kolejovými vozidly. Dále stavba řeší rekonstrukci staničních kolejí včetně sanace a odvodnění. V rámci stavby bude vybudováno informační zařízení pro cestující, rozšířeno stávající rozhlasové zařízení a kamerový systém pro sledování bezpečnosti cestujících.

Bude rekonstruováno osvětlení selbského nástupiště.

Pro nové technologie bude vybudována místní kabelizace a položen metalický a optický traťový kabel až na státní hranici.

2.2 Koordinace stavby s navazujícími a dotčenými stavbami

Stavbu je nutno koordinovat s navazující a související stavbou na německé části tratě Aš – Selb od hranic SRN do Selbu. Koordinace s německou stranou proběhla v rámci projektu na dvou jednáních. Německá strana se zavázala respektovat navržený stav na české straně (geometrie koleje, těleso železničního spodku) a na navržený stav na české straně se plynule napojí. Výstavba traťového zabezpečovacího zařízení v mezistaničním úseku Aš - Selb Plößberg je předběžně koordinována s německou stranou. Nutnost spolupráce zhotovitelů, tato spolupráce je předjednaná s DB Netz. Investor předpokládá spolupráci vybraného zhotovitele s německým zhotovitelem stavby ohledně

časového harmonogramu, dále při instalaci a zprovoznění TZZ. Z koordinačních porad zástupců české a německé strany vyplývají následující požadavky německé strany:

- v ŽST Aš proběhne montáž čidla počítače náprav pro německý PN; toto čidlo bude umístěno v úrovni seřadovacího návěstidla v km 28,395; jeho připojení do stavědlové ústředny v Aši bude provedeno speciálním metalickým kabelem, dodaným německou stranou; odtud bude signál přenášen po optickém kabelu pomocí modemu do Selb Plößbergu a bude sloužit pro kontrolu volnosti koleje německým počítačem náprav,
- česká strana požaduje na německé straně umístit v ŽST Selb Plößberg čidlo pro svůj počítač náprav s vyvedením do centrály zab. zař., kde bude umístěn modem pro přenos tohoto signálu po optickém vláknu do žst Aš; to umožní české straně obdobně kontrolovat volnost celého mezistaničního úseku,
- dále upozorňujeme, že budou v rámci německé části stavby na českém území v km 29,198 a v km 29,228 umístěna čidla PN pro spouštění přejezdu na německém území včetně přiložení přípojných kabelů do nově budované kabelové trasy TK a DOK; v km 29,495 bude osazen přejezdník, v km 29,335 upozorňovadlo; předpokládá se spolupráce zhotovitele s německou stranou; v rámci zakázky se požaduje odstranění náletových dřevin tak, aby byla zajištěna viditelnost upozorňovadla a přejezdníku (160 m),
- ukončení stavby je možné až po zprovoznění TZZ, které je závislé na možnostech německé strany (zejména propojení stanic optickým kabelem).

2.3 Posuzování shody – interoperabilita

- trať je zařazena do kategorie regionálních drah

2.4 Realizační dokumentace stavby

Součástí předmětu díla je i vyhotovení realizační projektové dokumentace, zpracované v podrobnostech, určujících závazné požadavky tvarové/hmotové, materiálové, technologické a technické, dispoziční a provozní, množství, jakost a charakteristické vlastnosti stavebního díla a instalovaných zařízení nutných k provedení stavby, včetně dokumentace výrobní, montážní a dílenské (projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro provádění stavby, vyhláška č. 146/2008 Sb., příloha č. 6) prioritně pro:

- provozní soubory staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně návazností na technologie sdělovacího zařízení a včetně zpracování přechodových stavů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v souladu s POV,
- provozní soubory sdělovacího zařízení, včetně zpracování přechodových stavů,
- vyhotovení dokumentace pro provedení vodotěsné izolace (SVI) v rozsahu dle směrnice SŽDC č.11/2006, přílohy č.5, část 4. Technologické postupy SVI budou doloženy platným osvědčením SVI, vydaném SŽDC a schváleny TDI.
- vyhotovení dokumentace pro provedení protikorozní ochrany ocelové konstrukce (PKO) v rozsahu dle směrnice SŽDC č.11/2006, přílohy č.5, část 5. Technologické postupy PKO budou doloženy platným osvědčením ONS vydaném SŽDC a schváleny TDI.
- zpracování technologických postupů (TP) provádění prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby (především v plánované výluce) jednotlivých SO, které obsahují především:
 - o TP betonáže nosných konstrukcí a spodní stavby dle TKP 18

- TP trysková injektáž dle TKP 24
 - TP injektáž a hloubkového spárování kamenného zdiva dle TKP 23
 - TP reprofilace a sanace betonové konstrukce dle TKP 23
 - TP vodotěsné izolace nosné konstrukce a spodní stavby dle TKP 22
 - TP protikorozi ochrana ocelové konstrukce dle TKP 25
- u ostatních PS a SO v přiměřeném rozsahu nutném pro realizaci stavby,
 - zhotovení projektu odpadového hospodářství

2.5 Dokumentace skutečného provedení stavby

Zhotovitel stavby se zavazuje:

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

Zhotovitel digitální dokumentace stavby poskytuje záruku za:

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

Součástí dokumentace dle skutečného stavu provedení kromě jiného budou:

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

- výsledky měření únosnosti žel. spodku,
- dokumentace skutečného provedení výstroje dráhy,
- výsledky měření elektromagnetické kompatibility (EMC),
- soupis použitých výjimek z předpisů a norem.

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

3. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

3.1 Všeobecné požadavky

- uchazeč obdrží jako součást zadávací dokumentace kompletní digitální projektovou dokumentaci stavby. V rámci zadávací dokumentace uchazeč obdrží dále souhrnný soupis prací a výkazů výměr v tištěné a v digitální formě. V případě nesouladu mezi údaji v tištěné podobě (a současně v digitální podobě v uzavřené formě ve formátu *.pdf) a otevřenou (*.xls) formou, platí otevřená forma *.xls, Podrobněji viz Díl 4 Soupis prací, Část 1 Komentář k soupisu prací.
- před zahájením prací na objektech, jejichž součástí jsou „Určená technická zařízení“ ve smyslu vyhlášky č. 100/1995 Sb., zadavatel požaduje předložení dokladu o tom, že uchazeč má zajištěnou spolupráci právnické osoby podle ust. §47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb. o drahách v platném znění pro všechny druhy „Určených technických zařízení“, dotčených výstavbou. Z tohoto dokladu musí být zřejmé, že se vztahuje k plnění předmětné zakázky a bez jeho předložení nebude možné zahájit práce na výše uvedených objektech.
- součástí předmětu díla je dále:
 - o vyzískané kolejové páry určené k regeneraci zhotovitel po předešlém projednání s Oblastním ředitelstvím v Ústí nad Labem převezde, uloží a protokolárně předá příslušné správě tratí,
 - o provedení regenerace užitého materiálu, který bude v rámci stavby znovu použit v rozsahu daném projektovou dokumentací a příslušnými drážními předpisy zhotovitel nacenil ve své nabídce. Konkrétní rozsah regenerace a její cena bude stanovena odbornou komisí objednatele až po vyzískání jednotlivých materiálů a určení provedení příslušných položek regenerace a konečná cena bude upravena při realizaci.
 - o korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům,
 - o stanovení minimálních zemních odporů jednotlivých zařízení,
 - o zřízení geodetického bodového pole a veškerá geodetická měření nutná k provedení díla,
 - o zajištění dozoru v obvodu stavby.
- zhotovitel je povinen v případě potřeby zajistit po dobu přechodných stavů, přechodné nefunkčnosti zařízení, jejich provizorní řešení včetně personálního zajištění jejich provozu zdravotně a odborně způsobilými osobami (např. provizorní nástupiště, přejezdy a přechody, přístupové cesty, osvětlení, sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, náhradní napájení energiemi, odvod příp. čerpání odpadních, dešťových a drenážních vod, apod.)
- zhotovitel zpracuje podklady ve smyslu směrnice SŽDC č.34/2007 pro certifikaci nově instalovaného TZZ pro provoz na železnici ČR.
- Je pravděpodobné, že zkušební provoz bude probíhat současně s ověřovacím provozem tohoto zařízení. Zhotovitel zajistí v průběhu ověřovacího provozu případné úpravy technologie, které umožní jeho certifikaci na železnici ČR.

- zhotovitel musí na vyloučených zařízeních dopravní cesty učinit taková opatření, aby vyloučení zařízení nebo provozované koleje či omezení traťové rychlosti bylo co nejkratší
- po vytýčení kabelových tras a před zahájením výkopových prací je zhotovitel povinen svolat na místě stavby jednání za účasti zhotovitele projektové dokumentace, jednotlivých podzhotovitelů a objednatele. Cílem je upřesnit trasy kabelů a zkoordinovat provádění výkopových prací na kabelové kynetě s pracemi na železničním spodku. Z jednání je zhotovitel povinen provést záznam. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inženýrských sítí,
- zhotovitel musí v rámci přejímacích řízení vytvořit časový prostor pro činnost odborných komisí objednatele v rozmezí cca 10 až 30 dní před předáním stavby (nebo její části) objednateli v závislosti na rozsahu zařízení,
- zhotovitel musí v dostatečném předstihu před ukončením jednotlivých stavebních postupů a výluk předat pověřenému pracovníkovi objednatele všechny potřebné podklady pro zpracování úprav staničního řádu ve smyslu předpisu SŽDC D5,
- zhotovitel bude respektovat případné podmínky, připomínky a požadavky veřejnoprávních orgánů, které budou obsaženy ve stavebním povolení, jehož vydání v současné době objednatel zajišťuje,
- předání staveniště zhotoviteli zajistí objednatel až po podpisu smlouvy o dílo oběma stranami a po nabytí právní moci stavebního povolení.

3.2 Železniční spodek, svršek, nástupiště a přejezdy

- zhotovitel zabezpečí u železničního svršku broušení podle TKP čl. 8.3.8.,
- materiál kolejového lože je v majetku objednatele, který preferuje jeho maximální opětovné využití; na základě zjištěných hodnot a v souladu s projektem stavby zhotovitel zabezpečí maximální využití těžených materiálů kolejového lože a výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti objednatele; obecně u všech materiálů a zvláště u recyklovatelných (štěrkové lože, povrchy komunikací, příp. další), musí zhotovitel v rámci realizace díla přednostně využít materiál ze zdrojů stavby místo nákupu nového, který by v konečném důsledku znamenal neefektivní nakládání s finančními prostředky a neekologický přístup, ke kterému je zhotovitel zavázán touto zadávací dokumentací,
- deklarace jakosti dodávaného kameniva musí být v místě převzetí zásilky a v místě ukládání kameniva (na skládku nebo do kolejového lože) k dispozici zhotoviteli i technickému dozoru bezprostředně při přejímce dodávky, respektive před začátkem vykládky kameniva z přepravních prostředků; kamenivo, u kterého není deklarována jakost v souladu s OTP ČD, nesmí být vyloženo v obvodu staveniště,
- při užívání kameniva třídy B I ze skládky do kolejového lože je zhotovitel povinen provádět přetřídění kameniva na mobilní třídícíce a prokazovat jeho kvalitu kontrolními zkouškami v rozsahu:
 - o zrnitost - min. 1 zkouška na každých 500 t,
 - o odplavitelné, cizorodé, popřípadě rozlišné částice - min. 1 zkouška na každých 1000 t
 - o tvarový index 3 a 5 - min. 1 zkouška na každých 1000 t,
- pokud výsledky i jen jednoho z uvedených parametrů neodpovídají hodnotám uvedeným ve VTP, musí být kamenivo zařazeno do té jakostní třídy (BII nebo C), které příslušná hodnota odpovídá a použito v souladu s touto jakostní třídou nebo odstraněno ze stavby; skládky musí být označeny tabulemi udávajícími frakci, třídu a dodavatele kameniva pro každý lom zvlášť; před odstraněním skládky nevyhovujícího kameniva ze staveniště musí být skládka označena tabulí „Ne vyhovuje pro kolejové lože“,
- zhotovitel je povinen neprodleně oznámit pracovníkům technického dozoru uplatnění reklamace kameniva a předat kopie dokladů o způsobu jejího vyřízení včetně protokolů o případných zkouškách prováděných v rámci reklamace; pracovník stavebního dozoru postoupí opis těchto podkladů TÚDC S13 OJMP,

- pracovník technického dozoru má právo požadovat na zhotoviteli prokázání kvality kameniva ve zřizovaném kolejovém loži dle VTP, a to kdykoli v průběhu stavby; kvalitu kameniva je v tomto případě zhotovitel povinen prokázat zkouškami na vzorcích odebraných z kolejového lože, případně z jeho jednotlivých vrstev v místech určených pracovníkem stavebního dozoru,
- zhotovitel je povinen na vlastní náklady prokázat petrografickým rozbořem původ kameniva, pokud má objednatel důvodné podezření, že kamenivo na skládce nebo ve stavbě nepochází od výrobců, uvedených v závazném seznamu výrobců ČD, nebo pokud není dodržena jakost kameniva a zhotovitel nezpochybnitelně neprokáže výrobce kameniva,
- v případě, že je stavba pojižděna dopravními prostředky v rozporu s čl. 7.4.2 TKP, je zhotovitel povinen na vyzvání pracovníka technického dozoru prokázat na vlastní náklady ostrohranost kameniva zkouškou zaoblenosti hran dle ČSN 72 1172; počet a místa odběru zkušebních vzorků určí pracovník stavebního dozoru,
- zhotovitel je povinen zajistit v maximální možné míře zřizování ucelených úseků kolejového lože z kameniva, dodaného jedním výrobcem (lomem), a to s ohledem na homogenitu vlastností kameniva a řešení případných reklamací,
- zhotovitel je povinen zajistit provedení definitivního zajištění prostorové polohy koleje včetně zpracování příslušné dokumentace; provedení se doporučuje konzultovat s příslušným územním pracovištěm Střediska železniční geodézie,
- zhotovitel je povinen koordinovat práce na železničním spodku s ostatními profesemi; pokládka kabelových tras a s ní spojené zásahy do vybudované zemní pláně (výkop rýh) musí být dle možnosti prováděna ještě před úpravou rovinatosti zemní pláně a jejím hutněním. Zapomenuté a dodatečně prováděné rýhy a překopy zemní pláně nebudou tolerovány. Obzvláště pak pokládka chrániček musí být zkoordinována tak, aby chráničky byly položeny do odkryté zemní pláně, řádně zasypány a zásyp zhutněn a až pak došlo k finální úpravě zemní pláně; je nepřijatelné chráničky osazovat do hotové zemní pláně nebo už přes zřízenou konstrukční vrstvu,
- úrovně křížení – zhotovitel je povinen koordinovat práce na úrovních kříženích s pracemi na žel. spodku, svršku a s ostatními profesemi; zhotovitel použije pro zřízení úrovních křížení zadavatelem schválené konstrukce.

3.3 Mostní konstrukce, ocelové a betonové konstrukce

- objednatel požaduje, aby zhotovitel zajistil u železobetonových kritérium 28dní od betonáže do zatížení pohyblivým zatížením kolejovými vozidly; v případě, že nebude možno tento zásadní požadavek ČSN EN 1992-2 (Navrhování betonových konstrukcí, část 2 Betonové mosty) splnit z prokazatelných provozních důvodů (důvodem není nedodržení časového HMG stavebního objektu), doloží zhotovitel souhlas generálního projektanta se zahájením provozu v kratší době než 28 dní od betonáže, včetně statického posouzení betonové konstrukce,
- dále požaduje, aby betonové konstrukce, vystavené působení mrazu, obsahovaly SVP XF1 až XF4, konstrukce mimo dosah mrazu XA1 až XA3; podrobné požadavky na výstavbu betonových a železobetonových konstrukcí ve smyslu TKP 17, 18 zpracuje zhotovitel v dokumentaci dodavatele pro mostní objekty a tunely dle směrnice SŽDC č.11/2006, příloha 5. část 3 a předloží ke schválení TDI; požadavky na kvalitu betonu jsou uvedeny v TKP,
- objednatel požaduje, aby bylo provedeno korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům na spodní straně mostů a výztuže všech mostů, včetně protokolu o korozním měření dle předpisu SR 5/7 a u betonových opěrných zdí,
- objednatel požaduje provedení betonových ploch u monolitických a prefabrikovaných konstrukcí mostních objektů v kvalitě pohledového betonu dle TKP 17, 18,
- u mostních objektů budou v souladu s ČSN 73 6201 umístěny tzv. pozorované body a vyznačen letopočet provedení stavby,

- žádost o provedení hlavní prohlídky mostu zašle zhotovitel písemně minimálně 15 dnů před konáním hlavní prohlídky ve smyslu předpisu SŽDC S5 (správa mostů) na OŘ Ústí nad Labem.

3.4 Ostatní inženýrské objekty

- při realizaci nedojde k žádným přípojkám plynu, vody ani kanalizace. Elektrická přípojka zůstane stávající, její příkon pro potřeby stavby je dostačující.

3.5 Pozemní objekty

- ve stavbě není potřeba vybudovat nové pozemní objekty. Veškeré vnitřní části technologií vybudovaných ve stavbě budou umístěny do stávajících pozemních objektů.

3.6 Sdělovací a zabezpečovací zařízení

- stávající SZZ v ŽST Aš je vybudované v rámci stavby „DOZ Františkovy Lázně - Aš“ je III. kategorie typu ESA 33 a panely EIP s ovládáním z DK ŽST Františkovy Lázně,
- stávající SZZ bude doplněno a rozšířeno pro novou konfiguraci kolejového řešení v části ŽST ve směru na státní hranici SRN. V rámci předcházející stavby byla vybudována Stavědlová ústředna do které budou umístěny nové technologické skříně pro ovládání doplňovaného zařízení. Rovněž vybudované napájecí zdroje SZZ byly navrženy tak, aby kapacitně pokryly i tuto stavbu.
- na házlovském zhlaví bude převážně použita stávající kabelizace. Nová kabelizace bude navazovat na kabelizaci pokládanou v předchozí stavbě,
- součástí úprav SZZ ŽST Aš bude rozšíření o funkci VNPN i u selbského zhlaví,
- v cílovém stavu bude v mezistaničním úseku Aš – Selb vybudováno traťové zabezpečovací zařízení III. kategorie dle ČSN 34 2620 s jedním traťovým oddílem ohraničeným vjezdovými návěstidly sousedních ŽST,
- kontrola volnosti bude zajišťována počítači náprav. Pro úsek mezi vjezdovým návěstidlem do ŽST Aš a státní hranicí SRN se předpokládá instalace informačního čidla PN na státní hranici.
- pro spolupráci s PN, umístěným v ŽST Aš, bude v ŽST Selb Plößberg umístěno čidlo, které bude prostřednictvím modemu přenášet spojení do Aše.
- v rámci stavby dojde k úpravě dispečerského pracoviště DOZ ve Františkovských lázních. Dojde ke změně software elektronického stavědla a zobrazení ŽST Aš na monitoru JOP a rozšíření GTN o část směr Selb Plößberg, tj. mezistaniční úsek Aš – Selb Plößberg,
- z důvodu zajištění radiofikace TRS dojde k úpravě stávajících antén, tak aby pokryla celou ŽST Aš a dosáhla až na státní hranice se SRN ve směru na Selb.,
- předpokládá se nasazení systému TZZ komunikující po optickém kabelu. Na české straně bude koncová část zařízení umístěna ve stavědlové ústředně v ŽST Aš. V traťovém úseku se nacházejí přejezdy pouze na německé straně, a nebude je nutné zpracovávat do TZZ.
- použité technologie TZZ budou certifikované pro využití na drahách DB Netz. Každá strana bude hradit ty části TZZ, které se budou nacházet na jejím území. Jedná se o koncové části zařízení s potřebnými modemy, kolejová čidla a kabelizaci
- zhotovitel zpracuje podklady ve smyslu směrnice SŽDC č.34/2007 pro certifikaci nově instalovaného TZZ pro provoz na železnici ČR.
- práce zhotovitele může být ukončena až po certifikaci TZZ pro provoz na železnici ČR.

3.7 Životní prostředí a nakládání s odpady

- náklady vzniklé v souvislosti s manipulací s odpady budou vedeny u jednotlivých SO v ceně těchto SO, včetně ceny za uložení na jednotlivých skládkách,
- zhotovitel se zavazuje, že se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a všech jeho prováděcích vyhlášek. Ve smyslu tohoto zákona a předpisu bude používat technologie, které produkují minimum odpadu,
- povinností zhotovitele je zajistit projednání přístupových komunikací k předmětné lokalitě s příslušnými orgány státní správy a Policií ČR,
- zhotovitel předloží na vyžádání objednatele ke kontrole zejména průběžnou evidenci odpadů a oprávnění firem zajišťujících odstraňování odpadů. V případě vzniku nebezpečných odpadů zhotovitel dále předloží na vyžádání objednatele souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady a umožní objednateli kontrolu shromažďovacích míst nebezpečných odpadů,
- dle lokálních potřeb zhotovitel v nezbytném rozsahu zajistí ochranu stanovišť výskytu volně žijících organismů dle § 5 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Na základě lokálních možností bude zajištěna prostupnost stavby pro migrace volně žijících organismů.
- bude dodržen požadavek Městského úřadu Aš, aby vlastní realizací stavby nedošlo k zhoršení odtokových poměrů (viz Rozhodnutí č.j. MUAS/2379/2014/OŽP/vp ze dne 27. 1.2014); doba po kterou se souhlas uděluje, je 2 roky ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.
- dle doplňujícího vyjádření Městského úřadu Aš č.j. MUAS/7863/2014/OŽO/M ze dne 24.3.2014, nepožaduje vydání závazného stanoviska dle §14 zákona 289/1995 Sb. lesního zákona. Orgán státní správy dospěl k tomu, že se nejedná o novou stavbu, ale pouze rekonstrukci stávající stavby.

4. ORGANIZACE VÝSTAVBY

- začátek stavby v km 27,157 tvoří začátek výhybky č. 2 na házlovském zhlaví a konec stavby je na státní hranici SRN v km 29,601,
- staveniště se nachází převážně na pozemku dráhy. Zařízení staveniště bude provedeno v nezbytném rozsahu s využitím mobilních buněk. Montážní a demontážní základna pro uložení nově montovaných kolejových polí a následně pro demontáž vyzískaného svrškového materiálu se zřídí v ŽST Aš v prostoru za távající kolejí č.5 . Zařízení staveniště je možné zřídit na pozemku č. 2399/1, na ploše po vyjmutých staničních kolejích v ŽST Aš,
- pokud si zhotovitel zvolí jiné plochy pro zařízení staveniště či jiné přístupové cesty, je povinen si jejich využití projednat s vlastníky a s příslušnými orgány,
- zhotovitelská firma předloží investorovi k odsouhlasení podrobný technologický postup výstavby před zahájením stavby,
- před zahájením stavebních prací si zhotovitel projedná s příslušnými správci v místě stavby připojení na elektrickou energii či na vodní zdroj. V případě potřeby si zajistí el. energii z vlastní elektrocentrály, stejně tak si zajistí přísun vody na staveniště. Kanalizační přípojka se nebude zřizovat, v prostoru staveniště umístí zhotovitel mobilní kabinky WC v odpovídajícím počtu dle nasazeného počtu zaměstnanců,
- přístup na staveniště je možný pro silniční dopravu z veřejného prostoru po pozemku ČD do prostoru železniční stanice, dále je možný přístup po kolejích ze směru Františkovy Lázně. Traťový úsek je přístupný pouze po kolejích, po snesení svršku po tělese dráhy.
- součástí nabídky ze strany zhotovitele je návrh řádkového časového harmonogramu prací včetně platebního kalendáře zahrnujícího také termíny pro zpracování realizační dokumentace, koordinaci se souběžně probíhajícími pracemi objednatele, případně souběžně probíhajícími

stavbami cizích investorů, výlukovou činnost s maximálním využitím výlukových časů, uzavírky pozemních komunikací projednaných s jejím správcem a odsouhlasené DI PČR, přechodové stavy, provozní zkoušky (kontrolní a zkušební plán) a veškeré práce a dodávky podzhotovitelů,

- při zpracování časového harmonogramu zhotovitelem je nutné vycházet z jednotlivých stavebních postupů, uvedených v POV projektu stavby a dodržet stanovené termíny předjednaných výluk s ohledem na stávající železniční dopravu a na nutnou náhradní autobusovou dopravu; je nutno brát ohled na skutečnost, že výluková činnost navazuje na organizování dopravy u zahraničního dopravce, jehož požadavky bude muset zhotovitel respektovat; dopady za nesplnění podmínek zahraničního dopravce ponese zhotovitel stavby.
- v časovém harmonogramu prací zpracovaném zhotovitelem je nutno zohlednit dodržování a maximální využití přidělených výlukových časů, tomu odpovídající nasazení lidských a technických zdrojů a případné zavedení 12 hodinového směnného provozu. Je nutné časový harmonogram uzpůsobit a stavbu provádět tak, aby byla dodržena lhůta výstavby pro stavební část díla; pokud to provozní podmínky stavby umožní, zadavatel požaduje, aby ukončení výlukových prací nebylo plánováno na dny pracovního volna a pracovního klidu,
- stavba si vyžádá nepřetržitou výlukou 5N na rekonstrukci výhybky č. 2 a ostatní práce kolem žel. přejezdu v rámci 1. části stavby; v této době bude nutno zajistit náhradní autobusovou dopravu; nepřetržité výluce mohou v rámci přípravných prací předcházet výluky denní, které upřesní zhotovitel v nabídce a které by umožnily zkrátit plánovanou výlukou 5N.
- 2. část stavby na selbském kolejišti si vyžádá výlukou 5N, která nenaruší železniční provoz ve směru Františkovy Lázně – Aš město; zadavatel předpokládá provést plánované práce v zákrytu s výlukou 5N pro 1. část stavby.
- v případě, že zhotovitel bude požadovat nad rámec POV poskytnutí pozemku, ke kterému má objednatel právo hospodařit, musí být tento požadavek předán objednateli nejméně čtyři měsíce před předpokládanou dobou nájmu předmětného pozemku,
- v případě neočekávaných nutných technologických přestávek je zhotovitel povinen bezodkladně tuto skutečnost oznámit investorovi současně s návrhem řešení dalšího postupu stavby.