

DÍL 2

ZÁVAZNÝ VZOR SMLOUVY

Příloha 2 c)

ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

**„Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá
Boleslav, 1. stavba“**



Správa železniční dopravní cesty

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE

OBSAH:

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ	1
1.1. Účel stavby	1
1.2. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami	1
1.3. Součásti plnění díla	3
2. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO PROVEDENÍ DÍLA	4
2.1. Podmínky pro realizaci stavby	4
2.2. Podmínky pro časový harmonogram stavby	6
2.3. Podmínky pro zpracování dokumentace skutečného provedení stavby	7
2.4. Podmínky pro zpracování a předání realizační dokumentace	8
2.5. Životní prostředí a nakládání s odpady	9
3. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO STAVENIŠTĚ	9
4. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO KONTROLY A ZKOUŠKY	11
5. ZEMĚMĚŘICKÁ ČINNOST ZHOTOVITELE	12
6. VYBRANÉ OBECNĚ ZÁVAZNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY A INTERNÍ PŘEDPISY OBJEDNATELE	13
7. ČASOVÝ PLÁN STAVBY	15
8. OSTATNÍ PODMÍNKY	15
8.1. Dotčené orgány státní správy	15
8.2. Ostatní podmínky všeobecně	16
8.3. Zvláštní podmínky pro provádění vybraných SO a PS	17

Tyto Zvláštní technické podmínky tvoří spolu s Všeobecnými technickými podmínkami a Technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah Technické podmínky, které jsou jedním z dokumentů tvořících obsah smlouvy o dílo na zhotovení stavby „**Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba**“ a které jsou pro její provedení závazné.

Tyto Zvláštní technické podmínky upřesňují a specifikují Všeobecné technické podmínky. V případě odlišné úpravy ve Všeobecných technických podmínkách a Zvláštních technických podmínkách platí tyto Zvláštní technické podmínky.

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

1.1. Účel stavby

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“

Cílem stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ je přispět k vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v integraci a návaznosti s již vybudovanou sítí ČR a s železniční sítí sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy. Trať Nymburk – Mladá Boleslav je tratí významnou zejména z hlediska průmyslu. Trať slouží k zásobování, návozu prázdných souprav a odvozu ložených souprav automobily ze strojírenských podniků v Mladé Boleslavi. Hlavním smyslem stavby je reagovat na zvýšenou poptávku v roce 2020 po přepravách automobilů, která již v dnešním rozsahu trať z hlediska propustnosti výrazně zatěžuje. Aby bylo možno zvýšeným nárokům vyhovět, je třeba umožnit křížování ucelených vlaků o délce až 620 m s ostatní, zejména osobní dopravou.

Celá trať je rozdělena do dvou staveb. Provozně důležitější „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ řeší úpravy v úseku mezi ŽST Luštěnice (včetně) – ŽST Mladá Boleslav hlavní nádraží (pouze minimální rozsah stavebních úprav vyvolaných novým zabezpečovacím zařízením), včetně úseku Mladá Boleslav - Chotětov.

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ přinese výrazné zlepšení kultury cestování. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících. Informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zajištění spolehlivosti provozu a zkrácení jízdních by měl mít za důsledek zvýšení počtu cestujících a tržeb jak z osobní tak i nákladní přepravy.

Byly navrženy úpravy jednotlivých žst., aby v nich bylo možno křížovat vlaky nákladní dopravy o délce 650 m a bylo přistoupeno k realizaci výhybny Bezděčín v omezujícím mezistaničním úseku Dobrovice – Mladá Boleslav.

Moderní elektronická zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní dožívající zařízení a omezením vlivu lidského činitele výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu. Celý úsek bude vybaven staničním i traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, čímž se výrazně selepší propustnost v omezujícím úseku Bezděčín – Mladá Boleslav hl.n.

Stavba přinese i úsporu provozních pracovníků, což se projeví na snížení provozních nákladů. Realizací stavby dojde k úspoře 38 provozních pracovníků. K další úspoře dojde po realizaci navazující stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“.

1.2. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investiční a stavební akce. Některé z nich bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu a jsou v různém stadiu připravenosti. Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s níže uvedenými investicemi:

- Související stavbou, pro kterou je předkládána stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ podmiňující investicí, a se kterou úzce souvisí, je stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“. Tato stavba je koordinována samotným zpracovatelem projektové dokumentace, protože původně, v předešlém stupni projektové přípravy, byly obě stavby zadány společně a až

v průběhu projekčních prací došlo u „2. stavby“ k posunu termínu odevzdání. Obě stavby jsou tedy investicí SŽDC, s.o. Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“ je v současné době zpracovaná ve stupni PD (přípravná dokumentace), územní rozhodnutí zatím není vydáno.

- Další související stavbou je „Silnice I/38 Luštěnice - Újezd“, která řeší přeložku silnice I /38 v úseku Luštěnice - Újezd se záměrem převést silniční tah I /38 Mladá Boleslav - Nymburk mimo obce Luštěnice, Újezd a Bratronice. Tento záměr nekříží přímo stavbu „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“, ale její blízké související stavbu „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“, a to v traťovém úseku Čachovice – Luštěnice v km 14,640, kde nejsou úpravy kolejí, pouze úpravy vyplývající z technologie dálkového ovládání trati. Navíc je křížení mimoúrovňové, silničním mostem, tudíž prakticky nedojde ke styku obou staveb. Dle informací projektanta je projekční příprava stavby „Silnice I/38 Luštěnice - Újezd“ přerušena na neurčito: Na stavbu bylo vydáno dne 28. ledna 2010 pravomocné územní rozhodnutí. V lednu 2012 bylo zažádáno na Magistrátu města Mladá Boleslav o prodloužení platnosti územního rozhodnutí. Financování přípravy stavby ale není pokryto a tak nyní nelze zpracovat dokumentaci pro stavební povolení.
- V rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ budou upravovány mimo jiné také přejezdové konstrukce. Úpravy se vesměs týkají zabezpečení přejezdů a v místě zásahu do kolejí také stavebních úprav přejezdů. Jedním z upravovaných přejezdů je také přejezd P2800, v žel. km 20,999 - křížení s komunikací III. třídy 2746 mezi obcemi Libichov a Dobrovice, která je ve správě Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje (KSÚS SK). Komunikace blízko přejezdu překlenuje místní vodoteč mostem v km 2,325 s identif. číslem 2746-1. Šířkové uspořádání komunikace je, jak na přejezdu, tak i na mostě, nedostačující - v tomto místě je vozovka zúžená (volná šířka 5,6 m), což způsobuje komplikace zejména pro jízdu silničních nákladních dopravních prostředků. V rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ investor (SŽDC, s.o.) rozhodl o rozšíření přejezdu na dvě plnohodnotné pruhy (volná šířka přejezdu bude tedy 6,0 m). Projektant proto oznámil KSÚS SK tuto skutečnost a dal ke zvážení zařazení úpravy předmětného mostu do investic KSÚS SK.
- Související stavbou v prostoru žst. Mladá Boleslav, hl.n. je plánovaná investice ČD, a.s. „projekt výstavby nové výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav“. Projektant proto oslovil Generální ředitelství ČD, a.s., Odbor správy nemovitostí, odd. stavební s dotazem na průběh přípravy a požadavkem na koordinaci, kde mu bylo sděleno, že na stavbu je sice vydáno platné územní rozhodnutí, v projektu stavby se ale v současné době nepokračuje – projekční práce jsou pozastaveny.
- Související stavbou na rameni Mladá Boleslav – Chotětov je „Rekonstrukce mostu v km 67,615 trati Praha – Turnov“, která má plánovanou realizaci v roce 2015. Na výluky této stavby jsou navázány plánované údržbové práce (pročištění šterkového lože) Správy tratí. Tyto činnosti podmiňují řešení PS 20-01-01 Mladá Boleslav - Chotětov, TZZ, konkrétně možnost umístění kabelových tras. V PS 20-01-01 je proto řešení popsáno variantně a realizováno bude v závislosti od toho, jestli a kdy budou rekonstrukce mostu a údržbová činnost realizovány.
- Související stavbou v blízkosti přejezdu P2796 v km 15,894 je stavba „I/38 Újezd – Bratronice – oprava“ (investor Ředitelství silnic a dálnic ČR, Závod Praha, zpracovatel dokumentace APIS s.r.o., plánovaná realizace v r. 2015). Zmíněná investice ŘSD se ale stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ prakticky nedotkne, protože úpravy komunikace končí ve vzdálenosti cca 6 m (levý pruh) a 11 m (pravý pruh) od osy koleje a konstrukce přejezdu zůstává zachována. Na přejezdu P2796, který je v poloze technologického přesahu 1. stavby dojde pouze k osazení počítacích bodů na koleji mimo přejezd. K případnému

ovlivnění může dojít pouze, neproběhne-li realizace opravy v roce 2015, při souběhu s následující stavbou "Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba", ve které se u předmětného přejezdu pokládá kabelová trasa.

- Související stavbou na úseku Mladá Boleslav hl.n. – Mladá Boleslav-Debř je „Zajištění stability náspu v km 75,000 - 75,450 trati Praha – Turnov“, která má plánovanou realizaci v roce 2015. Stavební práce a výluky na přejezdu v km 68,235 (P2695) na debřském zhlaví žst. Mladá Boleslav mají probíhat souběžně.

1.3. Součásti plnění díla

Vyjma samotné realizace stavby budou součástí díla následující položky:

- a) vyhotovení *realizační projektové* dokumentace (dokumentace zhotovitele dle TKP, projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro provádění stavby dle vyhlášky č. 146/2008 Sb., příloha č.6,
- b) projekt odpadového hospodářství včetně likvidace odpadů a nebezpečných odpadů, projednání tohoto projektu s příslušnými orgány státní správy, event. územní samosprávy (dle zákona č. 185/2001 Sb., v platném znění). Obsahem projektu odpadového hospodářství je rozčlenění veškerých činností a nákladů vzniklých v souvislosti s odpadovým hospodářstvím včetně poplatku za uložení odpadu podle jednotlivých SO. Náklady vzniklé v souvislosti s manipulací s odpady budou vedeny u jednotlivých SO v ceně těchto SO, včetně poplatků za uložení na jednotlivých skládkách dle projektu odpadového hospodářství,
- c) zpracování technologických postupů provádění prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby (především v jednotlivých etapách výluk) jednotlivých SO dle TKP SSD, které obsahují především:
 - výrobní a montážní dokumentace zhotovitele,
 - provádění ochranných nátěrových systémů ocelových konstrukcí SŽDC (ČD) S5/4,
 - provádění izolací,
 - technologický postup provádění sanací železničního spodku,
 - technologický postup provádění rekonstrukce železničního svršku,
 - technologický postup vypínání, zapínání (eventuálně přepínání) provizorního a definitivního, staničního, traťového, zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení,
 - technologie zřizování bezстыkové koleje (nové kolejnicové styky nesmějí být pojižděny před jejich svařením), směrová a výšková poloha koleje do projektovaného stavu vyhotovená před zahájením zřizování bezстыkové koleje,
 - kontrolní geodetické (směrové a výškové) měření prostorové polohy koleje včetně zajišťovacích značek před zřízením a předáním bezстыkové koleje objednateli,technologické postupy prací včetně kontrolního a zkušebního plánu je povinen zhotovitel předat objednateli k odsouhlasení ve dvojím vyhotovení 30 dnů před zahájením prací.
- d) úspěšné provedení technických revizí a předání veškerých revizních zpráv, protokolů, atestů, UTZ (technická prohlídka a zkouška), a dokladů kvality použitých výrobků a zařízení včetně splnění podmínek § 47 zák. č. 266/94 Sb., o dráhách, v platném znění, které jsou z hlediska obecně závazných předpisů a zvláštních drážních předpisů požadovány a úspěšné provedení technicko-bezpečnostní zkoušky podle vyhl. MD č. 177/1995 Sb. a vyhl. MD 100/1995 Sb., v platném znění.

e) Dále je součástí předmětu díla:

- zneškodnění dřevěných prachů, jako odpadu, v souladu s platnou legislativou dle plánu odpadového hospodářství,
- stanovení minimálních zemních odporů jednotlivých zařízení,
- provedení recyklace vyzískaného materiálu ze štěrkového lože včetně odvozu k recyklaci, odvoz užitého materiálu k druhotnému užití do násypů resp. odvoz na skládky, včetně uložení nebo likvidace, a to podle pokynů objednatele,
- provedení regenerace užitého materiálu, který v rámci stavby bude znovu použit v rozsahu daném projektovou dokumentací a příslušnými drážními předpisy zhotovitel ocenil 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. Požadovaný materiál k druhotnému využití (výzisk) bude zástupci příslušné OJ Oblastní ředitelství Praha upřesněn při předání staveniště nebo kontrolních dnech stavby,
- likvidace materiálu a zařízení objednatele, které brání realizaci díla a které nelze dále využít, u demolice je provedení včetně odstranění základových konstrukcí, odpojení veškerých sítí, úpravy terénu a odvozu sutí z obvodu stanice na recyklaci příp. druhotné využití.

f) Interoperabilita stavby.

Stavba „Zvýšení kapacity Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ je ve fázi „celkový návrh“ (projekt) posuzována notifikovanou osobou na shodu s technickými požadavky na interoperabilitu v souladu ES ověření subsystému pověřeným subjektem ve smyslu čl. 17 směrnice 2008/57/ES s národními předpisy, s předpokladem kladného posouzení bez doplňujících podmínek. Zpracování případných změn vyplývajících z Technických specifikací interoperability, které budou platné pro notifikaci stavby ve „fázi výroby“, je včetně získání samotné notifikace součástí plnění předmětu díla a uchazeči o realizaci této stavby je zpracují do své nabídky.

Obsahem notifikace stavby bylo posouzení na shodu s technickými požadavky na interoperabilitu pro strukturální subsystémy CCS a INS. Výsledkem notifikace bylo získání certifikátů (ověření notifikovanou osobou) dle platné legislativy.

Zajištění sledování shody z hlediska interoperability (případných změn) již v průběhu stavby je povinností zhotovitele. V případě dopadu těchto změn na realizaci nebo následné získání notifikace je povinen tyto skutečnosti neprodleně oznámit zadavateli.

V ČR zabezpečuje předmětná posouzení notifikovaná osoba: Výzkumný Ústav Železniční, a. s. (VUZ), Novodvorská 1698, 142 01 Praha 4 – Braník.

2. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO PROVEDENÍ DÍLA

2.1. Podmínky pro realizaci stavby

- Všechny staveništní přejezdy a přechody budou střeženy zaměstnancem zhotovitele odborně způsobilým pro řízení drážního provozu, který bude v telefonickém kontaktu s výpravčím (přes mobilní telefon, vysílačku s napojením na místní rádiový systém stanice)

- Postupy a činnosti v postupech vyžadující kolaudaci DÚ musí respektovat pracovní dobu úřadu.
- Bude-li to možné stanoví zhotovitel hranici kolejových úprav v jednotlivých postupech tak, aby nebylo nutné regulovat kolejové obvody, které nemusí být stavební úpravou zasaženy.
- Zhotovitel je povinen obvod stavby řádně střežit, případně oplotit. Je zodpovědný za nechráněné, odkryté a provizorní kabelové trasy v obvodu stavby.
- Zhotovitel je povinen ochránit stávající infrastrukturu před poškozením během stavby, zejména se jedná o stávající inženýrské sítě a stávající koleje, přes které jsou navrženy staveništní přejezdy a zdokumentovat jejich stav před a po stavbě.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením přeprav materiálů po silnicích I., II. a III. tříd a městských komunikací kontaktuje správce těchto silnic a projedná harmonogram a množství přepravovaného materiálu. Před zahájením přeprav bude třeba zdokumentovat stávající stav dotčených komunikací (fotodokumentace, videozáznam) a tento záznam předat správci silnic. Po skončení přeprav projednat jejich případnou opravu.
- Zhotovitel stavby musí požadavky na jednotlivé výluky železničního provozu předem konzultovat se zástupci OŘ Praha, GŘ SŽDC – odborem plánování a koordinace výluk a všemi dotčenými dopravci.

Zhotovitel stavby musí zajistit bezpečnost a dostatečné informování cestujících, pohybujících se v prostoru stavby a dále s předstihem projednat zvýšenou personální potřebu zaměstnanců PO Praha (zejména při přepínání SZZ).

- Při realizaci protlaků pod provozovanými kolejemi bude prováděn geodetický monitoring nadloží a jeho výsledky konzultovány s pracovníky OŘ Praha.
- Je nutné, aby zhotovitel dostatečně zodpovědně posoudil své kapacitní možnosti z hlediska nasazení odpovídajícího počtu pracovníků, mechanismů a dodavatelských firem s ohledem na termíny výstavby (zprovoznění zab. zařízení, pokládka kabelových tras – při ručním provádění se jedná o několik desítek pracovních čtů na jeden TÚ!)
- Součástí dodávky zhotovitele při druhém a třetím podbití kolejí je kromě úpravy geometrické polohy koleje i zhutnění šterkového lože v prostoru mezi pražci a za hlavami pražců a dynamická stabilizace šterkového lože podle předpisu SŽDC S3/1. Toto platí pro technologii jak se snášením, tak bez snášení kolejového roštu. Při technologii bez snášení kolejového roštu se dynamická stabilizace šterkového lože použije také pro první podbití.
- Je povinností zhotovitele na vlastní náklady prokázat petrografickým rozbořem původ kameniva pokud má investor důvodné podezření, že kamenivo na mezideponii nebo ve stavbě nepochází od výrobců udaných v závazném seznamu výrobců kameniva vlastních platné Osvědčení pro dodávky do železničních drah ČR nebo pokud není dodržena jakost kameniva a zhotovitel nezpochybnitelně neprokáže výrobce kameniva.
- 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 se zavazuje k součinnosti s objednatelem po celou dobu trvání stavby v tom smyslu, že mu umožní užívat prostory a vybavení pro práci pracovního týmu objednatele. Součinnost bude spočívat v poskytnutí nezbytných kancelářských prostor vybavených nábytkem pro TDS, geotechnického konzultanta a koordinátora BOZP včetně energií, vytápění a vody a parkovacích míst atd. Náklady na výše uvedenou

součinnost jsou zahrnuty v nabídce zhotovitele a jsou tak součástí nákladů na zařízení staveniště.

- Další podmínky na realizaci stavby obsahují zejména souhrnné části dokumentace (části dokumentace A. a B.). Zhotovitel je povinný se s dokumentací seznámit a tato podmínky zahrnout do své nabídky.

2.2. Podmínky pro časový harmonogram stavby

- Stavební práce a výluky s nimi spojené je nutné koordinovat s výše uvedenými stavbami a popř. opravnými pracemi OŘ Praha.
- V jednotlivých částech projektu jsou uvedené rozdílné doby výstavby – závazná doba je dle přílohy F Organizace výstavby
- Zadavatel dále připouští změnu POV oproti části F takto:
 1. celková doba výstavby nesmí překročit 18 měsíců,
 2. nesmí být překročeny doby jednotlivých nepřetržitých výluk,
 3. musí být dodrženo pořadí výluk a prací tam, kde na sebe práce technologicky navazují,
 4. musí být dodrženy přesné termíny konání nepřetržitých výluk stavebních postupů 1 až 4 pro případ jejich konání v roce 2015. Pro případ jejich konání v roce 2016 budou termíny výluk stanoveny ročním výlukovým plánem pro rok 2016 včetně konání nepřetržité výluky 14N, přičemž tyto termíny bude zhotovitel povinen respektovat,
 5. připouští se přesunutí nezbytných prací do roku 2016.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením přeprav materiálů po silnicích I., II. a III. tříd projedná harmonogram a množství přeprav z hlediska koordinace případných oprav na těchto trasách. Před zahájením přeprav zdokumentuje stávající stav dotčených komunikací (fotodokumentace, videozáznam) a tento záznam předá správci silnic. Po skončení přeprav projedná jejich případnou opravu, pokud dojde k jejich poškození v příčinné souvislosti se stavbou. Na konci stavby zhotovitel zruší zařízení staveniště a uvede plochy a přístupové komunikace minimálně do původního stavu.
- Jakékoliv změny ve stavebních postupech je nutno projednat s projektantem. Projektant na tomto místě upozorňuje, že v ŽST Dobruška musí za sebou následovat postupy PP+SP1, jinak nebude dodržena sjízdnost koleje č.5 pro vozy s osobami.
- **Zadavatel stavby musí zajistit, aby kácení v rámci stavby proběhlo v době vegetačního klidu, to lze zajistit samostatnou soutěží, nebo vykácením zeleně v rámci údržby tratě.**
- Všechny provizorní/staveništní přejezdy a přechody budou střeženy zaměstnancem zhotovitele odborně způsobilým pro řízení drážního provozu, který bude v telefonickém kontaktu s výpravčím (přes mobilní telefon, vysílačku s napojením na místní rádiový systém stanice)
- Postupy a činnosti v postupech vyžadující kolaudaci DÚ musí respektovat pracovní dobu úřadu, pakliže se nedomluví jinak.
- Zhotovitel je povinen obvod stavby řádně oplotit a střežit, je zodpovědný za nechráněné, odkryté a provizorní kabelové trasy v obvodu stavby.

- Vlastníci vleček budou osloveni 3 měsíce předem s informací o výluce.
- Zhotovitel je povinen ochránit stávající infrastrukturu před poškozením během stavby, zejména se jedná o stávající inženýrské sítě a stávající koleje, přes které jsou navrženy staveništní přejezdy a zdokumentovat jejich stav před a po stavbě
- **S ohledem na limitní délku nickolejné nepřetržité výluky 14 dní, která byla v době zpracování projektu projednána jako max. možná, jsou v dopravních navrženy současně probíhající práce na obou zhlavích, a to jak na železničním svršku, tak na železničním spodku. Je potřeba, aby zhotovitel měl v předstihu připravená nová kolejové pole a části nově montovaných výhybek poblíž místa pokládky. Nutná je rovněž dostatečná kapacita stavebních mechanismů a pracovníků. Projektové časy jsou tomuto předpokladu přizpůsobeny! Jedná se zejména o ŽST Dobrovice.**
- Přestože se přejezdy rekonstruuji v rámci daných SP, je na ně vyčleněna doba na realizaci 5 dní.

2.3. Podmínky pro zpracování dokumentace skutečného provedení stavby

Zhotovitel stavby se zavazuje:

- že zajistí v souladu s podmínkami stavebního povolení opravu projektu stavby dle skutečného stavu provedení díla včetně zakreslení změn (ve dvou vyhotoveních v papírové formě) a předá ji objednateli k odsouhlasení a vyznačení případných požadovaných úprav nejpozději 7 dnů před zahájením přejímacího řízení části díla v souladu s drážními předpisy. Dokumentaci v trvalém provedení (černotisk) předá zhotovitel objednateli v trojím vyhotovení do dvou měsíců ode dne přejímacího řízení s vyznačenými požadovanými změnami. Změny budou zaměřeny s přesností odpovídající ČSN 73 0212-4,
- odevzdat objednateli dokumentaci skutečného provedení stavby ve formě odpovídající drážním předpisům v digitální podobě do 2 měsíců od ukončení stavby,
- prokázat závazným způsobem zajištění zpracování dokumentace skutečného provedení stavby ve vlastní nabídce,
- dodat objednateli dokumentaci v digitální formě otevřenou a uzavřenou na CD nosičích ve třech vyhotoveních (CD = otevřená a uzavřená forma),
- že odpovídá za soulad papírové a digitální podoby dokumentace.

Zhotovitel digitální dokumentace stavby poskytuje záruku za:

- obsah a správnost dodaných médií skutečného provedení stavby po dobu dvou let po uplynutí záručních dob na příslušné části díla,
- soulad s papírovou podobou dokumentace po dobu dvou let po uplynutí záručních dob na příslušné části díla,
- úplnost dokumentace po dobu archivace u objednatele, to jest do skončení všech záruk a vypořádání poslední reklamace,
- funkčnost dokumentace a editovatelnost souborů po dobu archivace u objednatele, to jest do skončení všech záruk a vypořádání poslední reklamace,
- dodržení dojednaných datových modelů po dobu existence díla (stavby),
- za soulad dokumentace skutečného provedení se skutečností po dobu existence díla (stavby),
- soulad dokumentace skutečného provedení stavby a souborného zpracování geodetické části dokumentace skutečného provedení stavby,

- za části, u kterých zhotovitel uplatňuje ochranu podle autorského práva, a to po celou dobu trvání požadovaných práv.

Součástí dokumentace skutečného provedení stavby dále budou:

- technické zprávy opravené a doplněné o konkrétní údaje o použitém materiálu tam, kde tyto údaje zhotovitel projektové dokumentace nesmí uvádět,
 - doložení zatížitelnosti mostních objektů dle vyhl. 177/1995 Sb., § 25 odst. 11 (výsledná tab. zatížitelnosti mostních objektů SR 5),
 - km polohy začátků a konců staveb železničního spodku,
 - kilometráž (včetně TUDU) začátků a konců kolejí, polohy námezníků užitné délky kolejí a polohy LISů (ne ve výhybkách),
 - nákresy a schéma kolejí, umístění LISů BK podle platných předpisů,
 - podélný profil sanačních vrstev s uvedením km poloh a zakreslením odvodňovacích zařízení,
 - výsledky měření únosnosti žel. spodku,
 - výsledky radarového měření podle „Pokynů pro použití georadaru v měřicím voze pro žel. svršek“ z 26. 11. 1998,
 - dokumentace skutečného provedení výstroje dráhy,
 - seznam překážek v evidenčním prostoru dle „Směrnice pro přepravu zásilek s PLM“ D-31, čl. 25 a příl. č.2,
 - výsledky měření elektromagnetické kompatibility (EMC),
 - výsledky korozních měření a korozního průzkumu,
 - dokumentace železničních kabelů – knihy plánů,
 - soupis použitých výjimek z předpisů a norem.
- Dokumentace skutečného provedení stavby bude provedena dle TKP staveb státních drah, kap. 1. Její podrobnost bude nejméně podle ustanovení pro projekt stavby dle směrnice generálního ředitele SZDC č. 11/2006, v platném znění, rozšířená o veškeré dokumenty zajišťované zhotovitelem pro předání stavby dle TKP.

Digitální dokumentace musí být vyhotovena a předána dle aktualizovaného „Prováděcího opatření k předávání digitální dokumentace z investiční výstavby“ (č.j. 2347/1999-07 ze dne 03.12.1999, ve znění č.j.1162/2002-O7 ze dne 17.05.2002, č.j. 1615/2003-O7 ze dne 21.08.2003 a č.j. 6154/04-OI ze dne 01.11.2004) a Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací Správa železniční dopravní cesty a jinými subjekty č.j. 40952/2012-OIT (účinnost 1.4.2013).

- Po dokončení stavby předloží zhotovitel dokumentaci skutečného provedení v písemné i digitální formě.
- Při dílčím přejímacím řízení části díla předloží zhotovitel projekt stavby předávané části díla upravený dle skutečného provedení, jako podklad pro zpracování čistopisu dokumentace skutečného provedení ve dvojím vyhotovení.

2.4. Podmínky pro zpracování a předání realizační dokumentace

- Pro dopracování dokumentace si veškeré mapové, technické a jiné podklady od drážních i případných mimodrážních organizací zajistí na své náklady zhotovitel. Zhotovitel ponese náklady také za dopracování realizační dokumentace (dokumentace zhotovitele pro provádění stavby).
- *Realizační dokumentace* bude dodána 60 dnů před zahájením prací v 6

vyhotoveních v tištěné formě a 2x v digitálním zpracování. Jedno vyhotovení realizační dokumentace zašle zhotovitel na adresu Generálního projektanta předmětné stavby SUDOP Praha, a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, pro posouzení souladu s koncepcí projektu stavby. Při zpracování *realizační dokumentace* je zhotovitel povinen zajistit dodržení stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších změn a doplňků, vyhlášku č. 146/2008 Sb., Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah (TKP), norem ČSN, technických norem železnic, drážních předpisů, dodatkových podmínek, ostatních obecně závazných právních předpisů, pravomocného stavebního povolení a jiných pravomocných rozhodnutí příslušných správních úřadů.

- Případné výjimky z technických norem a předpisů SŽDC budou projednány mezi zhotovitelem a zadavatelem.

2.5. Životní prostředí a nakládání s odpady

- 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.
- Část projektové dokumentace stavby B.3.3 Odpadové hospodářství obsahuje mimo jiné postup při likvidaci odpadů a nebezpečných odpadů, projednání s příslušnými orgány státní správy, event. územní samosprávy (dle zákona č. 185/2001 Sb.), rozčlenění veškerých činností a nákladů vzniklých v souvislosti s odpadovým hospodářstvím včetně poplatku za uložení odpadu podle jednotlivých SO. Zhotovitel ověří a ve své nabídce zohlední platnosti v této dokumentaci uvažovaných skládek, deponií, sběrných míst apod., včetně jejich kapacity a přístupnosti v čase realizace stavby.
- Zhotovitel předloží objednateli jako podklad ke kolaudačnímu řízení Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady dle požadavků interního předpisu objednatele (Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady).
- Povinností zhotovitele je zajistit projednání přístupových komunikací k zařízení staveniště s příslušnými orgány státní správy a Policií ČR.
- Kácení mimolesní a lesní zeleně nad rámec projektové dokumentace zhotovitel předjedná na příslušných orgánech státní správy a informuje objednatele.
- Zhotovitel před zahájením výstavby aktualizuje Havarijní plán (část dokumentace F.6) dle pokynů zpracovatele plánu uvedených na str. 5 Havarijního plánu a předloží jej ke schválení vodoprávnímu úřadu. (Městský úřad Mladá Boleslav – odbor životního prostředí, odd. vodního hospodářství).
- Zhotovitel bude respektovat podmínky vydaných veškerých vyjádření v oblasti životního prostředí, především podmínky udělené výjimky dle §56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny,

3. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO STAVENIŠTĚ

3. 1. Před zahájením výkopových a zemních prací si zhotovitel ověří zjištěné informace o uložení všech podzemních vedení a zajistí si jejich vytýčení a fixování v terénu, a

to včetně těch inženýrských sítí, které vznikly v době od zpracování dokumentace do zahájení prací na příslušné části díla a je povinen oznámit objednateli tuto skutečnost před zahájením prací na této části díla. Případné poškození sítí jde na vrub zhotovitele. Tyto činnosti budou součástí cenové nabídky. Před zahájením výkopových prací požádá zhotovitel o vytýčení podzemních sítí ve správě SŽDC s.o., Oblastního ředitelství Praha a ostatních správců minimálně 10 dnů předem a zašle na adresu SŽDC s.o., Oblastního ředitelství Praha příp. ostatních správců písemnou objednávku. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inž. sítí a je povinen zachovat v celém průběhu realizace díla jejich funkčnost včetně jejich příp. přeložení a zajištění dodávky odpovídajícím náhradním zdrojem.

3. 2. Součástí předání staveniště je určení rozsahu ploch pro provozní a sociální zařízení staveniště, délky kolejí pro umístění pracovního vlaku a úložiště pro demontované součásti stavby, umístění ostatního provozního zařízení staveniště podle projektu stavby a POV. Tyto plochy a kolejiště budou zhotovitelem bezplatně užívány po dohodnutou dobu termínu výstavby. Úředně oprávněný zeměměřický inženýr zhotovitele vyzve objednatele ke spolupráci na kontrolním měření při přejímce staveniště a provádí kontrolní měření terénu za účasti objednatele.
3. 3. Součástí předání staveniště je předání železničního bodového pole (ŽBP), které je základem vytyčovací sítě. Zhotovitel bude po celou dobu stavby zajišťovat ochranu a údržbu bodů této sítě tak, aby nedošlo k jejich neplánovanému zničení, poškození, neoprávněnému přemístění nebo učinění nepoužitelnými. Zničení, poškození, neoprávněné přemístění, nebo učinění nepoužitelnými u základních geodetických bodů (ZGB) musí být neprodleně projednáno se správcem ŽBP. Jejich obnovení nebo přemístění může být uskutečněno pouze správcem ŽBP nebo jen s jeho souhlasem. Náklady na tuto činnost jsou součástí předmětu díla.
3. 4. Zhotovitel je oprávněn pro vyhotovení díla použít nemovitostí nebo jejich částí, které mu objednatel předá a ke kterým má objednatel právo hospodařit, případně, k nimž má objednatel právo nájmu nebo právo stavby. Zhotovitel díla se zavazuje k uhrazení veškerých škod, které v důsledku realizace předmětné stavby nebo jakékoliv jeho další související činnosti vzniknou.
3. 5. V případě, že zhotovitel bude požadovat nad rámec POV poskytnutí nemovitosti, ke kterému má objednatel právo hospodařit, musí být tento požadavek předán objednateli nejméně čtyři měsíce před předpokládanou dobou nájmu předmětné nemovitosti.
3. 6. Při vymezení a přípravě staveniště je zhotovitel povinen respektovat platné obecně závazné právní předpisy a specifické podmínky objednatele, jejich provozu a provozu na železniční dopravní cestě.
3. 7. Do 28mi kalendářních dnů po odevzdání a převzetí díla příp. části díla je zhotovitel povinen staveniště zcela vyklidit, uvést ho do stavu, jak mu to ukládá Smlouva o dílo a projekt stavby a odevzdat ho objednateli. Do konce lhůty pro vyklizení staveniště je zhotovitel povinen nemovitosti, předané mu objednatelem, uvést do původního stavu.
3. 8. Do konce lhůty pro odevzdání staveniště je zhotovitel povinen dohodnout s dotčenými vlastníky jednotlivých nemovitostí termín jejich odevzdání a tyto termíny oznámit stavebnímu dozoru objednatele nejméně 7 dní předem. Zhotovitel je povinen odevzdat pronajaté nemovitosti a spolu s vlastníkem podepsat protokol o odevzdání nemovitostí jejímu vlastníkov. Bez protokolárního odevzdání nemovitostí zhotovitele všem vlastníkům zhotovitelem, s výjimkou vlastníků, kteří jsou prokazatelně nečinní, není objednatel povinen převzít od zhotovitele dílo příp. části díla. Zhotovitel odpovídá objednateli za škodu, která by mu případně vznikla

v důsledku skutečnosti, že zhotovitel nezajistil řádné předání pozemků jejich vlastníkům.

3. 9. Před odevzdáním díla je zhotovitel povinen uspořádat stroje, výrobní zařízení, materiál a odpady na staveništi tak, aby bylo dílo příp. část díla možné řádně převzít a bezpečně provozovat. Zhotovitel může ponechat se souhlasem objednatele na staveništi pouze ty stroje, zařízení a materiál, který potřebuje k odstranění vad, se kterými objednatel dílo převzal a zhotovitel se zavázal tyto vady ve stanoveném termínu odstranit.
3. 10. Po odstranění vad je zhotovitel povinen vyklidit zcela staveniště příp. předmětnou část staveniště, nejpozději do 15 ti dnů po ukončení prací na odstranění vad díla.
3. 11. O vyklizení staveniště (zařízení staveniště, příjezdné cesty, pronajatých pozemcích apod.) musí zhotovitel pořídit protokol za účasti zmocněných zástupců zhotovitele, objednatele, vlastníků či správců dotčených pozemků a správních úřadů.
3. 12. V protokolu musí být uvedeny skutečnosti o skutečném stavu vyklízené plochy, zda jejich stav odpovídá původnímu stavu či stavu dle projektu stavby. V případě nedostatků musí být uvedeno, kdo je odpovědný za odstranění zjištěných nedostatků a současně uveden i termín k odstranění zaprotokolovaných závad.
3. 13. Případné škody a závady vzniklé nesplněním převzatých povinností dle jednotlivých ustanovení tohoto článku je objednatel oprávněn v případě nečinnosti zhotovitele je odstranit na náklad zhotovitele. Zhotovitel se zavazuje uhradit objednateli náklady, které prokazatelně vynaložil, a nahradit mu způsobenou škodu a zaplatit dohodnutou smluvní pokutu.

4. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO KONTROLY A ZKOUŠKY

4. 1. Objednatel je oprávněn kontrolovat provádění díla a vykonávat dohodnuté nebo stanovené zkoušky.
4. 2. Objednatel je oprávněn výše uvedené činnosti vykonávat prostřednictvím správce stavby a jeho personálu a prostřednictvím poradenské firmy objednatele, s níž má uzavřenu příslušnou smlouvu.
4. 3. V případech neupravených Zvláštními podmínkami nebo těmito Zvláštními technickými podmínkami se průběžné kontroly a zkoušky řídí Technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah.
4. 4. Zhotovitel je povinen doložit kvalitu očištění betonových a dřevěných konstrukcí zkouškami (průkazními a kontrolními) přilnavosti sanačních vrstev, nátěrů a izolací.
4. 5. Veškeré atesty zařízení a materiálů použitých při stavbě musí být vydány autorizovanou zkušebnou. U materiálů konstrukcí vyrobených v zahraničí bude doložen certifikát Státního zkušebního ústavu ČR (nátěry, izolace, omítkové směsi apod.).
4. 6. V případech, kdy je to nezbytné nebo potřebné, musí být zkoušky provedeny akreditovanými laboratořemi nebo laboratořemi s odbornou způsobilostí.

5. ZEMĚMĚŘICKÁ ČINNOST ZHOTOVITELE

Zeměměřická činnost zhotovitele je upravena v kapitole 10 Všeobecných technických podmínek pro realizaci stavby – VTP/R/04/14 s tímto doplněním:

- Pro provedení vytyčovací sítě (odst. 10.3) se použije Metodický pokyn ředitele SŽG Praha č.05/2011 (prozatímní) Pro tvorbu ŽBP - č.j. 2479/2011-SŽG PHA-Ř ze dne 1.12.2011 (dokument je umístěn na adrese www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni).
- V čl. 10.5.2 je „interním předpisem objednatele“ Metodický pokyn ředitele SŽG Praha č.01/2012 (prozatímní) Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, fotokatalogy - č.j. 370/2012-SŽG PHA-Ř (účinnost 13.2.2012), (dokument je umístěn na adrese www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni).
- V čl. 10.5.4 a 10.6.1 se interními předpisy objednatele rozumí mimo jiné Pravidla pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací Správa železniční dopravní cesty a jinými subjekty č.j. 40952/2012-OIT (účinnost 1.4.2013) (dokument je umístěn na adrese www.tudc.cz).
- Geodetická část dokumentace skutečného provedení PS a SO (odst. 10.5) a souborné zpracování geodetické části dokumentace skutečného provedení stavby (odst. 10.6) budou vyhotoveny v SW MicroStation v8i.
- V čl. 10.6.6 se slova „nejdéle do 6 měsíců“ nahrazují slovy „nejdéle do 3 měsíců“.
-
- V čl. 10.7.2 je „interním předpisem objednatele“ předpis SŽDC (ČD) M 21 Předpis pro staničení železničních tratí č.j. 57463/2000 s účinností od 1.6.2000.
- Zhotovitel vyzve v součinnosti s objednatelem správce prostorové polohy koleje (SPPK) ke kontrole PPK před zřízením bezstykové koleje (*bod 8.3.6 TKP staveb státních drah*) a před uvedením stavby do trvalého provozu (*bod 1.7.6. TKP staveb státních drah*). Správcem PPK je příslušné SŽG.
- V čl. 10.7.3 jsou „interními předpisy objednatele“ SŽDC (ČSD) T32 Předpis pro měření železničních dálkových kabelů č.j. 14984/66-14 s účinností od 1.1.1967, SŽDC (ČSD) T84 Dokumentace železničních kabelů č.j. 21543/1972-14 s účinností od 1.7.1975 a „Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v tel. síti SŽDC“, č.j. 44764/09-OAE ze dne 31.8.2009.
V čl.10.8.3 je „příslušnou technickou normou“ ČSN 73 6301 Projektování železničních drah - březen 1998 (část 6 Obvod a křížení dráhy),
- V čl. 10.8.9.3 se slova „pro zápis do katastru nemovitostí 5 ks“ nahrazují slovy „pro zápis do katastru nemovitostí 4 ks“ a slova „pro organizační složky objednatele 8 ks“ se nahrazují slovy „pro organizační složky objednatele 5 ks“.
- Za čl. 10.8.9.7 se doplňuje další čl. „aktuální výpis z katastru nemovitostí pro všechny pozemky a stavby, které jsou předmětem geometrického plánu“.

6. VYBRANÉ OBECNĚ ZÁVAZNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY A INTERNÍ PŘEDPISY OBJEDNATELE

Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy a s interními předpisy objednatele. Zhotovitel podáním nabídky potvrzuje znalost všech právních a interních předpisů objednatele, zejména pak níže uvedených:

- 1) Předpis S 3 Železniční svršek, platný s účinností od 01. 10. 2008, schválený 3. 6. 2008, pod Č.j.: 9675/ 08-OP ve znění změny č.1 s platností od 1.10.2011 a změny č.2 s platností od 1.10.2014 a č. 2 s platností od 1. 10. 2014.
- 2) Předpis S 3/1 Práce na železničním svršku ve znění změny č. 2, platný s účinností od 01.01.2010.
- 3) Předpis S 3/2 Bezstyková kolej, platný s účinností od 01.09.2013.
- 4) S 3/5 Předpis pro svařování železničního svršku v traťovém hospodářství, platný s účinností od 01.09.2013.
- 5) S 8/3 Předpis pro provoz speciálních vozidel podle typů, platný s účinností od 01.01.2005.
- 6) Předpis S 66 Základní předpis pro prostorovou průchodnost a přechodnost vozů na tratích celostátních drah v České republice, platný s účinností od 01.11.1982 včetně změn: Změna č. 1, účinnost od 01.11.1990; změna č. 2, účinnost od 31.05.1992; změna č. 3, účinnost od 30.12.1992; změna č. 4, účinnost od 29.05.1994.
- 7) Předpis S 67 Vady a lomy kolejnic, platný s účinností od 01.02.1997.
- 8) Předpis S 68 Vady betonových pražců, platný s účinností od 01.05.2004.
- 9) Předpis S4 Železniční spodek, platný s účinností od 1. 10. 2008, schválený 21. 02. 2008, pod Č.j.: S 263/ 08-OP, ve znění změny č.1 č.j. S 34530/2014-O13 s účinností od 15.9.2014..
- 10) Předpis S5 Správa mostních objektů
- 11) Předpis S5/4 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí
- 12) Předpis S7 pro správu budov, IS a ostatního DLM obdobného charakteru, platný s účinností od 1. 2. 2010, schválený 1. 2. 2010, pod Č.j.: 2505/10-OTH.
- 13) Výnos č. 1 k předpisům SŽDC (ČD) S3/2, SŽDC (ČD) S3/3, SŽDC (ČD) 3/4, SŽDC (ČD) S3/5, SŽDC S4, SŽDC (ČD) S4/3, SŽDC (ČD) S5,..., s účinností od 01.09.2008.
- 14) Směrnice SŽDC č. 32 „Zásady rekonstrukce regionálních drah“ č.j.: 14936/07-OP ze dne 06.12.2007, s účinností od 01.01.2008, ve znění Pokynu GŘ č.16/2013 Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí.
- 15) Směrnice SŽDC č. 16 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“ č.j.: 3790/05-OP , s účinností od 17.1.2006 ve znění Pokynu GŘ č.16/2013 Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí č.j. S 36880/2013-O13 (účinnost 13.9.2013) a jeho změny č. 1 (účinnost 1.6.2014).
- 16) Směrnice SŽDC č. 34 „Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty“ č.j.: 21 783/07-OP ze dne 26.09.2007, s účinností od 01.10.2007, ve znění změny č.1 č.j. S 5354/2012-OAE s účinností od 15.2.2012.
- 17) Směrnice SŽDC č. 35 „Směrnice, kterou se stanovují technické specifikace vlakových rádiových zařízení a zásady pro jejich přípravu a realizaci na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu - změna č. 1“ č.j.: S-12322/11-OAE ze dne 11.04.2011, s účinností od 01.05.2011, ve znění změny č.1, změny č.2 a změny č.3 č.j. S-19020/14-O14 s účinností od 4.8.2014.
- 18) Směrnice SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ Č.j.: 45731/2012-ONVZ/1 s účinností od 7.1.2013.
- 19) Směrnice SŽDC č. 44 „Pravidla pro publicitu spolufinancovaných projektů EU v rámci OPD – Fond soudržnosti“ Č.j.: S 24729/2013-KOM s účinností od 19.6.2013.

- 20) Směrnice SŽDC Zam 1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy č.j. S 23376/2014-O10, ve znění změny č.1 č.j. S 3675582014-O10 s účinností od 1.9.2014.
- 21) Směrnice SŽDC č.55 Výkony v souvislosti s realizací plánu investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury č.j. S 38870/2012-OI s účinností od 1.10.2012 ve znění změny č.1 č.j. S 11470/2014-O7 s účinností od 14.4.2014.
- 22) Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty č.j. S 52826/2013-O30 s účinností od 1.2.2014.
- 23) Směrnice SŽDC č. 71 „Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty“ č.j.: S 23 685/11 - BEZ ze dne 15.11.2011, s účinností od 01.12.2011, ve znění změny č.1 a změna č.2.
- 24) Směrnice SŽDC č. 77 „Technická specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustavy UIC 60 a S 49 2. generace“ č.j.: S 36645/10-OTH ze dne 03.09.2010, s účinností od 01.10.2010.
- 25) E 4 Předpis pro provoz náhradních zdrojů elektrické energie, s účinností od 01.01.2011.
- 26) E 8 Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, č.j. S 14498/2013-OAE s účinností od 1.5.2013.
- 27) Výnos č. 1 k předpisům SŽDC (ČD) E2, SŽDC (ČD) E3, SŽDC (ČD) E4, SŽDC (ČD) E6, SŽDC (ČD) E7, SŽDC (ČD) E8, SŽDC (ČD) E9, SŽDC (ČD) E10, SŽDC (ČD) E11, SŽDC (ČD) E15, SŽDC (ČD)SR13(E), SŽDC (ČD) SR14(E), SŽDC (ČD) SR18(E), SŽDC (ČD) SR19(E),... , s účinností od 01.09.2008
- 28) Směrnice SŽDC č. 103 Řešení ekologických škodných událostí č.j. 18759/2013-OP s účinností od 1.7.2013.
- 29) Předpis SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt č.j. S 9717/2014-O30 s účinností od 1.4.2014.
- 30) Zhotovitel je povinen se řídit předpisem Bp 1 účinným od 01.10.2013.
- 31) Předpis SŽDC Ob 14 „Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, schválený 1. zástupcem GŘ pověřeným řízením organizace dne 15.11.2011 pod č.j.: S 51082/11-BEZ, s účinností od 01.01.2012, ve znění změny č.1 č.j. S 11046/2014-O30 s účinností od 1.5.2014.
- 32) Obecné technické podmínky pro technologii práce automatických strojních podbíječek přesnou metodou s využitím dat získaných měřením prostorové polohy koleje, č.j.: 2599/2011-TÚDC, s účinností od 01.01.2012.
- 33) PMR Předpis pro výstavbu, údržbu, obnovu a opravu návěstidel, č.j.: 1/92-PMR, s účinností od 27.09.1992
- 34) Pokyn GŘ SŽDC č. 8/2008 ze dne 26. 5. 2008 – „Převzetí předpisů ČD, a.s. do gesce SŽDC, na základě převodu činností provozovatele dráhy“, v platném znění, s účinností od 1.7.2008.
- 35) „Seznam výrobců kameniva vlastních Osvědčení pro dodávky do železničních drah ČR – aktualizace 2014 ke dni 1.1.2014.
- 36) Zvýraznění výstražných křížů na přejezdech žlutou reflexní fólií dle rozhodnutí č.j. 23 479/10 – OAE ze dne 31. května 2010.
- 37) D 1 Dopravní a návěstní předpis, účinný od 01.07.2013, včetně změn a výnosů.
- 38) Předpis D 2/81 Doprava speciálních vozidel podle typů, s účinností od 01.07.2000.
- 39) SŽDC D 7/2 „Organizování výlukových činností“ s účinností od 15.12.2013, schválený generálním ředitelem dne 11.11.2013 pod č.j. S 47995/2013-O20.
- 40) Předpis D 31 Směrnice pro přepravu zásilek s překročenou ložnou mírou, zásilek těžkých nebo dlouhých, s účinností od 01.01.1977.
- 41) Předpis Dp 17 (prozatímní) u Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, s účinností od 01.07.2008 a předpis Dp 17-1 (prozatímní) Prováděcí opatření k

předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí, s účinností od 01.07.2008.

42) Příslušné TNŽ.

43) Závazný dokument pro realizaci stavby č.j.10/06/LN/027 ze dne 10.června 2010, který vydala Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých.

Veškeré výše uvedené dokumenty jsou k nahlédnutí u zadavatele.

7. ČASOVÝ PLÁN STAVBY

9.1 Součástí nabídky bude řádkový časový harmonogram prací včetně platebního kalendáře zahrnující termín vypracování realizační dokumentace (dokumentace zhotovitele pro provádění stavby), koordinaci se souběžně probíhajícími stavbami objednatele případně souběžně probíhajícími stavbami cizích investorů, výlukovou činnost s maximálním využitím výlukových časů, uzavírky pozemních komunikací, přechodové stavy, provozní zkoušky (kontrolní a zkušební plán) a veškeré práce a dodávky podzhotovitelů.

9.2 Při zpracování harmonogramu musí brát zhotovitel v úvahu časové návaznosti technologických postupů prací, jednotlivé navržené stavební postupy a dopravní opatření v PS v souvislosti s pokrytím potřeb vyzískaného materiálu žel. svršku a možné povětrnostní a hydrologické podmínky v dané době a oblasti, které mohou podstatně ovlivnit postup prací. Dále je při zpracování harmonogramu nutné respektovat mezní podmínky harmonogramu zpracovaného v PS v rámci části F. Zásady organizace výstavby, zejména časové omezení výluk (celozávodní dovolená ŠKODA AUTO a.s.).

9.3 V časovém harmonogramu prací je nutno respektovat následující požadavky a termíny:

- a) termín zahájení a ukončení stavby
- b) možné termíny uvádění provozuschopných celků do provozu
- c) zkušební provoz v délce 6 měsíců

9.4 Na základě časového harmonogramu prací zpracuje zhotovitel v nezbytném rozsahu požadavky na výluky a tyto bude v rámci svého technologického postupu prací na díle nárokovat u příslušné provozní složky SŽDC, s.o. formou měsíčních a týdenních objednávek v tabulkové podobě doplněných žádostí o vyhotovení výlukového rozkazu.

9.5 Časový harmonogram, schválený a projednaný s provozní složkou SŽDC, s.o. a objednatelem, bude závazný a stane se součástí smlouvy o dílo.

Zadavatel požaduje dodržování a maximální využití přidělených výlukových časů, tomu odpovídající nasazení lidských a technických zdrojů a případné zavedení vícesměnného provozu.

8. OSTATNÍ PODMÍNKY

8.1. Dotčené orgány státní správy

Z projednávání této akce s dotčenými orgány vyplynuly podmínky pro realizaci této stavby (viz. PS část H.3). Tyto podmínky jsou součástí plnění předmětu díla a uchazeči o realizaci této stavby je zapracují do své nabídky.

8.2. Ostatní podmínky všeobecně

- 8.2.1. Stavbu je třeba dále koordinovat se souběžnými a navazujícími stavbami v bodě 1.2. Náklady na koordinaci budou součástí nabídky zhotovitele.
- 8.2.2. Stavební povolení na stavbu vydává Drážní úřad:
Drážní úřad, sekce stavební, oblast Praha, Wilsonova 80, 121 06 Praha 1
Jako speciální stavební úřad vydává stavební povolení na všechny SO a PS stavbyvyjma:
SO 17-81-01 úprava vodoteče Dobrovka - magistrát města Mladá Boleslav, OŽP (vodoprávní řízení)
- 8.2.3. Případné práce v noci musí být separátně projednány s dotčenými orgány státní správy, ostatními organizacemi a místně příslušnými obcemi.
- 8.2.4. Před započítím stavebních prací na jednotlivých částech stavby budou ve spolupráci zhotovitele, investora, správce komunikace, policie ČR a příslušného odboru dopravy prohlédnuty komunikace, které budou při stavbě používány. Jejich stav bude protokolárně zaznamenán. Dále bude zhotovitelem, na základě projektové dokumentace a „Dohody o úpravách pozemních komunikací podle ust. § 38 odst., 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů“ mezi investorem stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ (SŽDC) a vlastníkem komunikací posouzena nutnost oprav nebo zesílení ještě před povolením stavebního provozu.
- 8.2.5. Vlastní realizací stavby bude omezen železniční, částečně silniční provoz a částečně bude také omezen i pohyb pěších a cestujících v těsné blízkosti železniční tratě, či v železničních stanicích. Organizaci těchto omezení je povinný zabezpečit zhotovitel.
- 8.2.6. OŘ Praha SEE upozorňuje na výskyt stávajících kabelových tras v zájmovém území stavby "Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba". Kabelové vedení ve správě SEE nesmí být nijak dotčeno, veškeré kabelové vedení je nutné s předstihem vytrasovat. Je nutno zachovat ochranné pásmo kabelů dle EZ č.458/2000 Sb., § 46 v platném znění, včetně zákazu přejíždění kabelů vozidly s hmotností nad 6 t. Veškeré zemní práce v jejich blízkosti je nutno provádět ručně za zvýšené opatrnosti. Přesné vytyčení kabelů ve správě OŘ Praha SEE objednejte u ing. Kušty, tel. 972224047, 607858775 nebo u p. Kozlíka – tel.: 972 224 049, 606 963 093 s dostatečným předstihem. S předstihem před zahájením akce je potřeba také kontaktovat místní správce zařízení SEE a zajistit jejich dohled na místě. Správci zařízení OŘ Praha SEE:
- VM SP p. Křížánek Zdeněk - tel: 972 255 515 nebo p. Starý - tel.: 728 427 415
 - VP 6kV p. Tichý Lukáš - tel.: 972 224 053, 724 052 873
 - VM TV p. Plaček Zdeněk - tel.: 972 255 808, 728 266 437
 - VP ŘAS - p. Baše Radan - tel.: 972 224 504, 606 694 283
 - Kontakt: SEE - Mgr., Bc., DiS Fiala, tel. č. 9722 45402.
- Veškerá stavební činnost musí být prováděna v souladu s platnými ČSN, EN a TKP SD.
- 8.2.7. V rámci zjištění průběhu inženýrských sítí nebylo statutární město Mladá Boleslav schopné doložit podklady v potřebném rozsahu – viz část dokumentace H.6, příloha č.33. Zhotovitel proto před zahájením realizace osloví magistrát města Mladá Boleslav, odbor správy majetku města s žádostí

o určení a vytýčení inž. sítí v jejich správě. V případě, že správce nebude schopen předmětné sítě doložit a vytýčit, zhotovitel informuje o této skutečnosti investora a upozorní správce, že nelze garantovat ochranu sítí a hrozí jejich porušení.

- 8.2.8. Vítězný uchazeč obdrží 2 kompletní soupravy projektové dokumentace stavby v tištěné formě. Digitální formu dokumentace obdržel již v rámci zadávací dokumentace.

8.3. Zvláštní podmínky pro provádění vybraných SO a PS

Všechny PS železniční zabezpečovací zařízení

Upozornění na krátkost termínu aktivace zabezpečovacího zařízení:

S ohledem na předpokládaný termín realizace stavby by bylo nutné zajistit:

- aktivaci elektronického stavědla v ŽST Mladá Boleslav hlavní nádraží vč. ovládání ŽST Mladá Boleslav město v měsíci 10/2015 tedy za 7 měsíců od zahájení stavby,
- aktivaci ostatních nových SZZ, TZZ a PZZ v úseku Luštěnice (včetně) - Mladá Boleslav hlavní nádraží a Chotětov - Mladá Boleslav hlavní nádraží v měsíci 12/2015 tedy za 9 měsíců od zahájení stavby.

Pokud by tuto dobu nebylo možné dodržet platí bod 2.2.

PS 16-01-01 Dobruška - Bezděčín, TZZ

Přejezd P2802: Technologická část přejezdového zabezpečovacího zařízení bude umístěna v novém technologickém domku. Ten bude umístěn v blízkosti přejezdu, ve vzdálenosti 4,4m od osy koleje. Jsou zde nepříznivé možnosti pro umístění domku ve větší vzdálenosti od koleje. Umístění domku je navrženo tak, že základy domku budou ve svahu vodního toku, vedoucího souběžně s tratí. Základy domku jsou proto vyprojektované ve stavebním souboru SO 01-42-01 Luštěnice - Mladá Boleslav, drobná architektura, oplocení.

Přejezd P2804: Stojan závory B je umístěn na hraně příkopu, vedoucího souběžně se silnicí. Pro přístup pracovníků údržby ke stojanu bude zřízena plošina, která bude překrývat příkop. Konstrukce a stavba plošiny je řešena ve stavebním objektu SO 01-13-01 Drobné stavební úpravy zabezpečovaných železničních přejezdů.

PS 20-01-01 Mladá Boleslav - Chotětov, TZZ

V celém traťovém úseku se zřídí nová kabelizace. Trasa kabelu je vedena vesměs po pozemku ve správě SŽDC. V některých místech trati, kde je trať vedena po oboustranném náspu nebo kde je po jedné straně trati skála a po druhé násep, je v současné době tvar štěrkového lože takový, že zde není drážní stezka a není místo pro umístění kabelové trasy. Navrhuje se proto vést v těchto místech kabelovou trasu v chráničkách, zavěšených na sloupcích. Sloupky budou zasazené do svahu náspu ve vzájemné vzdálenosti 3 m, nad terénem budou vysoké cca 60 cm. Na sloupcích budou připevněné nad sebou, na straně směrem ke koleji, dva držáky kabelových chrániček. Použijí se kabelové chráničky plastové, dělené. Je však možné, že toto řešení kabelové trasy nebude nutné použít. Podle sdělení Správy tratí Nymburk jsou plánovány ještě v roce 2014 na této trati údržbové práce (pročištění štěrkového lože), v rámci kterých by se mohlo štěrkové lože snížit a tím by mohla vzniknout drážní stezka. Do ní by se pak umístila kabelová trasa. Stav tělesa v tomto PS je proto potřeba před realizací prověřit.

PS 01-02-05 Luštěnice - Mladá Boleslav, úpravy stávajících DOK, HDPE ČD-T, PS 01-02-05.1 Luštěnice - Mladá Boleslav, úpravy stávajících DOK, TK, HDPE

Tyto provozní soubory zahrnují přeložky metalického traťového kabelu Luštěnice – Mladá Boleslav a ochranu kabelových tras ve směru Bakov nad Jizerou a Dolní Bousov (PS 01-02-05.1) a přeložky dálkového optického kabelu v HDPE trubkách (PS 01-02-05).

Přeložky v obou soborech využívají stejné výkopy uvedené v PS 01-02-05.1 a proto musí být bezpodmínečně koordinovány a překládány společně.

Tyto přeložky musí být provedeny před zahájením prací na železničním spodku tak aby nedošlo k přerušení stávající trasy optického dálkového kabelu v HDPE trubce a traťového metalického kabelu. Z tohoto důvodu musí být nová trasa také zprovozněna a přepojena před zahájením stavebních prací na železničním spodku. Výjimku tvoří provedení nových výpichů u přejezdů, dodatečné ochrany kabelů v případě jejich odhalení v průběhu stavebních prací, ukončení stávajícího TK v rozvaděči v km 29,189 a konečná trasa v ŽST Luštěnice, která bude provedena po dokončení železničního svršku a spodku v ŽST Luštěnice.

Výpichy na přejezdech budou provedeny v době stavebních prací na těchto přejezdech. Počet vypíchnutých čtyřek a to, které čtyřky budou vypíchnuty, určí zástupce SŽDC s.o., SSZT v průběhu stavby.

Upozorňujeme na nutnost provedení měření na kabelech před zahájením přeložek i po jejich dokončení. Trasa optického kabelu bude nejdříve po jednotlivých úsecích spojena a po dokončení všech přeložek na trase bude teprve přepojena na stávající zařízení. Toto přepojení pak bude prováděno ve výluce přenosů na dálkových optických kabelech. Proto upozorňujeme na nutnost projednat výluky provozu dálkových optických kabelů na provozované přenosy. Na nutnost zhotovení montážní dokumentace, kterou po provedení prací odevzdá provozovateli sítě ve formě odpočtové dokumentace dle požadavků společností SŽDC, s.o. a ČD – Telematika, a.s. Práce musí být prováděny s ohledem na minimalizaci omezení provozu optických kabelů. Zvláště pak provádět přepojení kabelů v domluvené kabelové výluce. Upozorňujeme dodavatele na povinnost geodetického zaměření skutečného průběhu trasy včetně hloubek uložení, řezů, detailů, zhotovení DTM a opravení a výměnu listů kabelových plánů.

SO 13-74-01 - ŽST Luštěnice, úprava a ochrana kabelů Telefonica O2

Tato přeložka musí být provedena před zahájením prací na železničním spodku tak aby nedošlo k přerušení stávajících tras HDPE trubek a stávajících metalických sdělovacích kabelů.

Dodavatel musí splňovat kvalifikační předpoklady pro práci na majetku společnosti O2 Czech Republic a je povinen se seznámit se současně platnými předpisy a směrnicemi pro výstavbu sítí správce sítě. Dodavatel má povinnost kontaktovat pracovníka O2 Czech Republic, a.s., z Divize Provoz a projednat s ním přeložení SEK. (p. Jan Šulc, Tel: 495 552 927, Mob: 724 227 906, e-mail: jan.sulc@o2.cz)

Upozorňujeme na nutnost projednat výluky provozu dálkových kabelů na provozované přenosy. Veškeré zásahy do vedení musejí být prováděny pod dozorem pověřeného pracovníka O2 Czech Republic, a.s., pokud tento pracovník neurčí jinak. Upozorňujeme na nutnost provedení měření na kabelech po dokončení přeložek. Dodavatel má povinnost pozvat pracovníka ochrany sítě p. Krivku (Tel: 271 462 967, Mob: 720 752 243, e-mail: krivka.roman@o2.cz) k záhozu kabelové trasy. Dodavatel má povinnost geodetického zaměření skutečného průběhu trasy, včetně hloubek uložení, řezů, detailů a zhotovení DTM. Dodavatel musí zhotovit montážní dokumentaci, kterou po provedení prací odevzdá provozovateli sítě ve formě odpočtové dokumentace dle požadavků společností O2 Czech Republic. Upozorňujeme dodavatele na nutnost dodržování „Všeobecných podmínek ochrany SEK společnosti Telefónica“.

SO 17-74-01 - Výhybna Bezděčín, úprava a ochrana kabelů Telefonica O2

Tato přeložka musí být provedena před zahájením prací na železničním spodku tak aby nedošlo k přerušení stávajících tras HDPE trubek s dálkovými optickými kabely a stávajících metalických sdělovacích kabelů.

Upozorňujeme na povinnost zhotovitele uzavřít smlouvu s ŘSD o omezení užívání komunikace R10 na dobu nezbytně nutnou pro provedení přeložky a také na povinnost zhotovitele zpracovat a schválit DIO s příslušným dopravním inspektorátem na omezení provozu na R10 na dobu nezbytně nutnou pro provedení přeložky.

Dodavatel musí splňovat kvalifikační předpoklady pro práci na majetku společnosti O2 Czech Republic a je povinen se seznámit se současně platnými předpisy a směrnici pro výstavbu sítí správce sítě. Dodavatel má povinnost kontaktovat pracovníka O2 Czech Republic, a.s., z Divize Provoz a projednat s ním přeložení SEK. (p. Jan Šulc, Tel: 495 552 927, Mob: 724 227 906, e-mail: jan.sulc@o2.cz)

Upozorňujeme na nutnost projednat výluky provozu dálkových optických kabelů na provozované přenosy a minimalizovat vliv přeložek na tyto přenosy. Veškeré zásahy do vedení musejí být prováděny pod dozorem pověřeného pracovníka O2 Czech Republic, a.s., pokud tento pracovník neurčí jinak. Upozorňujeme na nutnost provedení měření na kabelech po dokončení přeložek. Dodavatel má povinnost pozvat pracovníka ochrany sítě p. Křivku (Tel: 271 462 967, Mob: 720 752 243, e-mail: krivka.roman@o2.cz) k záhozu kabelové trasy. Dodavatel má povinnost geodetického zaměření skutečného průběhu trasy, včetně hloubek uložení, řezů, detailů a zhotovení DTM. Dodavatel musí zhotovit montážní dokumentaci, kterou po provedení prací odevzdá provozovateli sítě ve formě odpočtové dokumentace dle požadavků společností O2 Czech Republic. Upozorňujeme dodavatele na nutnost dodržování „Všeobecných podmínek ochrany SEK společnosti Telefonica“.

SO 17-74-02 - Výhybna Bezděčín, úprava a ochrana kabelů FiberNet

Tato přeložka musí být provedena před zahájením prací na železničním spodku tak aby nedošlo k přerušení stávajících tras HDPE trubek s dálkovými optickými kabely a stávajících metalických sdělovacích kabelů.

Před stavbou je nezbytné kontaktovat pracovníka FIBERNET, a.s., pověřeného ochranou sítě. (p. Vlastimil Hájek, Tel: 739 084 961). Dále je nutné provedení vytyčení sítě pracovníkem společnosti FIBERNET, a.s.

V průběhu stavby a při její přípravě je nutné dodržovat „všeobecné podmínky ochrany sítě elektronických komunikací (SEK) společnosti FIBERNET, a.s. Dodavatel se musí seznámit se současně platnými předpisy a směrnici pro výstavbu sítí správce sítě. Upozorňujeme na nutnost provedení měření na kabelech po dokončení přeložek. Dodavatel má povinnost geodetického zaměření skutečného průběhu trasy, včetně hloubek uložení, řezů, detailů a zhotovení DTM. Dodavatel musí zhotovit montážní dokumentaci, kterou po provedení prací odevzdá provozovateli sítě ve formě odpočtové dokumentace dle požadavků společností FIBERNET, a.s.

Dodavatel musí dodržet všechny podmínky, které plynou z uzavřené smlouvy o přeložce, případné sankce přecházejí na dodavatele.

Všechny SO Železniční spodek a svršek

Upozornění na podmínky použití pražce B 03:

Před použitím pražců B03 (vzhledem k souběhu více provozně ověřovaných součástí: místo použití, volba typu hmoždinky) je dle dopisu č.j. S5669/2012-OTH potřeba kontaktovat zpracovatele výnosu "Technické podmínky dodací č. TP 04-08 pro pražec B 03" za účelem posouzení vhodnosti použití v daném konkrétním případě.

SO 15-10-01 ŽST Dobruška, železniční svršek

Stávající rušená kolej č.4 v ŽST Dobrovice je ve vlastnictví ČD a.s. Materiál žel. svršku bude proto po demontáži protokolárně předán zástupci vlastníka (ČD a.s.).

SO 19-10-01 ŽST Mladá Boleslav, hl.n., železniční svršek

Po termínu def. odevzdání technické části dokumentace byl projektant a investor informován o postupujících úkonech na zrušení vlečky „ZZN Polabí, a.s. – vlečka Mladá Boleslav“ v žst. Mladá Boleslav hl.n., která je zaústěna do vlečky „Vlečka MDT o.s.“ (předtím „Vlečka B-Etha Mladá Boleslav“). Za předpokladu, že budou tyto vlečky zrušeny, předpokládá je správce odpojit z kolejiště žst. Mladá Boleslav hl.n. (snesení přípojně výhybky č. 45 v majetku SŽDC s.o. a její nahrazení kolejovým polem).

Dokument "Návrh vlastníka na zrušení dráhy" je doložen v dokladové části projektu (H.1 Vstupní podklady) a v případě že bude vlečka zrušena, bude řešeno v průběhu realizace jako změna stavby před dokončením. Náhrada výhybky kol. polem a související úprava zabzaf. je zahrnuta do soupisu prací pro veřejnou soutěž, protože v době přípravy soutěže je tato investice již předvídatelná a při dodatečném nárokování v průběhu realizace by nebyla kofinancovatelná z OPD. Nebudou-li vlečky v době realizace stavby "Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba" zrušeny, vzniknou zhotoviteli méněpráce, které nebude fakturovat. Status výše zmíněných vleček je proto potřeba před realizací prověřit.

SO 19-11-01.2 Dopravní trasy

Po odevzdání technické části dokumentace bylo projednáno, že původně staveništní komunikace vlevo v cca km 21,000-21,150 v ŽST Dobrovice, která byla uvažována jako provizorní a po stavbě měla být snesena, bude využita i po stavbě jako náhradní přístup za zrušený přejezd P2801 k zemědělským pozemkům. Součástí této staveništní komunikace je také konstrukce přemostění vodoteče. V soupisu prací je konstrukce přemostění vodoteče zahrnuta pouze jako agregovaná položka "provizorní most z betonových prefabrikátů, klenbový prvek + boční prvek". Zhotovitel ve své nabídce zohlední cenu za samotnou mostní konstrukci vč. případných projekčních a dalších podkladů potřebných k realizaci, kolaudaci a následného předání předpokládanému budoucímu správci (město Dobrovice). Při ocenění samotné konstrukce přemostění vodoteče zhotovitel zohlední podmínky:

- nezasáhnout do profilu koryta vodoteče,
- Šířkové uspořádání: P4 – šířka mez zvýšenými obrubami 5,0 m a volnou šířkou 6,0m
- Zatížení: dle ČSN EN 1991-2 v platném znění pro skup. pozemních komunikací 2 (po dobu realizace stavby staveništní komunikace – nákladní doprava, po stavbě zemědělská technika),
- Záchytný systém: zábradlí
- realizace bez zásahu do pozemků mimo zábor stavby.

Kácení zeleně

Kácení zeleně, které je nutné realizovat před samotnou stavbou (závislost na období vegetačního klidu) a tudíž tak musí být i soutěženo (neproběhne-li v rámci údržby správce). Proto nemůže být jako standardně součástí SO železničního spodku předmětem veřejné soutěže na celou stavbu, ale musí být "vyjmutelné" pro případ samostatné veřejné soutěže. Z tohoto důvodu bylo do stavebních objektů železničního spodku zahrnuto v podobě podobjektů.

SO 13-14-01 ŽST Luštěnice, nástupiště

Nástupiště u kol. č. 1 je situováno v km 17,293 - km 17,373 v přechodnici a na konci v oblouku o poloměru $R1 = 800$ m s převýšením $D = 83$ mm. Na zadní straně nástupiště je v celé délce navržena opěrná zeď z betonových tvarovek na betonovém základu. Betonový základ bude zhotoven v rámci přípravných prací. Poloměry zaoblení betonového základu (ve

tvary písmene S) za přístřeškem je nutno ověřit a popřípadě upravit dle typu použitých betonových tvarovek a taktéž upravit i tvar zábradlí na nástupišti.

Nástupiště je navrženo z prefabrikovaných dílců (zhotovitel může např. použít typ L s přesazenou hranou, blok L pro stavbu ramp, nástupištní blok, nástupištní obrubník, atd.). Konec nástupiště je vytvořen prefabrikáty pro ukončení nástupiště, kde je z důvodu šířkového uspořádání nástupiště použit atypický díl. Tento atypický díl je nutno zadat do výroby s předstihem. Tvary a vlastnosti všech použitých prefabrikátů musí být v souladu s požadavky SŽDC.

SO 15-14-01 ŽST Dobruška, nástupiště

Nástupiště u kol. č. 1 je situováno v km 21,269 - km 21,329 v přímé. Nástupiště u kol. č. 2 je situováno v km 21,249 - km 21,329 v přímé. Před zahájením výstavby je nutné prověřit sklon terénu, který bude upraven v rámci SO 15-45-01 a podle toho upravit svahy podél nástupiště u kol. č. 2 a přístupového chodníku.

V rámci SO bylo navrženo jedno provizorní nástupiště u stáv. k.č. 7 délky 70 m. Pod celou konstrukcí provizorního nástupiště bude před samotnou výstavbou položena geotextilie. Přístup na provizorní nástupiště bude z části využit stávající přístup a v průběhu stavby bude podle potřeby použita jednoduchá dřevěná konstrukce (umístěna dle místních podmínek).

SO 13-13-01 Železniční přejezd, ev. km 17,247

Dvoukolejný železniční přejezd je navržen z celopryžových panelů usazených na betonových výhybkových pražcích a na závěrných zídkách. Šířka přejezdu je 8,4 m. Z důvodu umístění železničního přejezdu za výhybkou (součást SO 13-10-01) je nutné úsek s výhybkovými pražci prodloužit až za železniční přejezd.

SO 13-21-01 Železniční propustek v ev. km 17,181

Budování propustku proběhne během stavebního postupu č.1 (nickolejný provoz 14 dní) podle ZOV. V rámci výstavby se uvažuje se sejmutím roštu stávající koleje č.3 před provedením výkopových prací a její následné vložení zpět do původní nivelety a prostorového vedení po dobudování propustku. Tento úkol musí být proveden kvůli skutečnosti, že úprava koleje č.3 do nové polohy se podle ZOV provede až ve stavebním postupu č.4.

SO 17-21-02 Železniční propustek v ev. km 25,145

Budování propustku proběhne během stavebního postupu č.1 (nickolejný provoz 14 dní) podle ZOV. V rámci výstavby se uvažuje se sejmutím roštu stávající koleje č.1 před provedením výkopových prací a její následné vložení zpět do původní nivelety a prostorového vedení po dobudování propustku. Tento úkol musí být proveden kvůli skutečnosti, že úprava koleje č.1 do nové polohy se podle ZOV provede až ve stavebním postupu č.3.

SO 17-21-03 Železniční propustek v ev. km 25,491

Výstavba propustku je časově náročná, hlavní část proběhne v 14denní výluce, je nutná řádná příprava a organizace. Tato výlučka začíná a končí tím, že bude sejmut kolejový svršek, který bude před skončením výluky vrácen zpět do původní nivelety.

Technologická budova v blízkosti propustku bude provedena v předstihu a bude omezovat prostor výstavby. Ve výkopech bude rovněž již vybudován nový kabel (SO 01-02-05), který bude odhalen.

Křídla na vtoku jsou tvořeny prefabrikáty, které budou připraveny ve výrobně (úpravou formy) a budou v nich osazena oka pro kotvení římsy.

SO 17-21-04 Železniční propustek v ev. km 25,572

Demolice propustku proběhne během stavebního postupu č.1 (nickolejný provoz 14 dní) podle ZOV. V rámci výstavby se uvažuje se sejmutím roštu stávající koleje č.1 před provedením výkopových prací a její následné vložení zpět do původní nivelety a

prostorového vedení po dobudování propustku. Tento úkol musí být proveden kvůli skutečnosti, že úprava koleje č.1 do nové polohy se podle ZOV provede až ve stavebním postupu č.3.

SO 15-70-01 ŽST Dobrovice, technologická budova, kanalizace

SO 15-71-01 ŽST Dobrovice, technologická budova, vodovod

Vzhledem k tomu, že vodoměrná šachta pro SO 15-71-01 a splašková jímka SO 15-70-01 se nacházejí v prostoru možného pojezdu nákladních vozidel je potřeba zajistit pro oba objekty únosnost třídy D – (40 tun). Objekty budou z betonu nikoli z plastu.

SO 15-45-01 ŽST Dobrovice, demolice

Demolice hradla č. 1 v km 21,025 proběhne až po zprovoznění provozní buňky pro zaměstnance hlídkujícího konce vlaku, tedy na konci nickolejné výluky ve stavebním postupu č. 1.

SO 19-45-01 ŽST Mladá Boleslav, demolice

Demolice hradla č. 1 v 72,029 km proběhne až po aktivaci definitivního staničního i traťového zabezpečovacího zařízení.

SO 15-11-01.2 ŽST Dobrovice, odstranění reliktů staveb a úprava

Demolice č. 2 – sklep v km 21,326: Bourací práce, úprava terénu a zhutnění se budou provádět dle požadavků a v koordinaci s SO 15-14-01. Z důvodu výstavby SO 15-14-01, bude provedeno odstranění svahů přiléhajícího k demolovanému objektu. Zpětný zásyp bude proveden nekontaminovanou zemínou na úroveň přibližně 210,391 n.m. a terén bude upravena ve spádu v rozmezí 1,5 až 2% (viz schéma a řezy, který jsou přílohou dokumentace SO 15-11-01.2). Pokud zbylá zemina nebude kontaminována, je možné ji použít na zásyp odhalených suterénů demolovaných objektů (demolice č. 2 – sklep v km 21,326 a demolice č. 3 – sklep v km 21,335). Zbytek zeminy bude odvezen na skládku. Zásyp v místech odhaleného suterénu bude proveden po vrstvách max. 0,3m, zhutnění provést jen v místech, kde byl odstraněn sklep a, nebo je v kolizi s výstavbou nového nástupiště (SO 15-14-01) a to na PS=95. Okolní zhutnění není nutné.

Demolice č. 3 – sklep v km 21,335: Bourací práce, úprava terénu a zhutnění se budou provádět dle požadavků a v koordinaci s SO 15-14-01. Z důvodu výstavby SO 15-14-01, bude provedeno odstranění svahů přiléhajícího k demolovanému objektu. Zpětný zásyp bude proveden nekontaminovanou zemínou na úroveň přibližně 210,307 n.m. (viz schéma a řezy, který jsou přílohou dokumentace SO 15-11-01.2). Pokud zemina nebude kontaminována, je možné ji použít na zásyp odhalených suterénů demolovaných objektů (demolice č. 2 – sklep v km 21,326 a demolice č. 3 – sklep v km 21,335). Zbytek zeminy bude odvezen na skládku. Zásyp odhalených suterénů bude proveden po vrstvách max. 0,3m, zhutnění provést jen v místech výstavby nové přístupové komunikace (SO 15-14-01) a to na PS=95. Okolní zhutnění není nutné. V části kde bude probíhat výstavba nové komunikace (SO 15-14-01) bude zemina ve spádu 1,5%, ostatní zemina bude ve spádu také ve spádu 1,5% (viz schéma, který je přílohou této dokumentace SO 15-11-01.2).

Demolice č. 5 - nákladová rampa v km 21,460: Na rampě byl umístěn sklad o zastavěné ploše 108m², který byl odstraněn v předchozích stavbách. V rámci demolice tohoto objektu se demoluje celá rampa i s plochou pod tímto objektem.

Demolice č. 6 - výhybkářské stanoviště č. 2 v 21,750 km: Tato demolice proběhne až po aktivaci definitivního staničního i traťového zabezpečovacího zařízení.

SO 19-45-01 ŽST Mladá Boleslav, demolice

Demolice č. 1 – stavědlo II v 72,669 km: U objektu je přistavěn zděný jednopodlažní objekt, který bude ponechán. Při demolici nesmí být porušena společná nosná zeď. Budou muset být provedeny nové přeložky sítí (el., vodovod a kanalizace) do vedlejšího jednopodlažního objektu, který se zachovává. Stávající ponechané konstrukce se musí opravit, musí se napojit hydroizolace na střeše, bude se muset zazdít dveřní otvor a omítnout ponechané zdi. Tato demolice proběhne až po aktivaci definitivního staničního i traťového zabezpečovacího zařízení.

ZTP byly zpracovány za spolupráce: ing. Eva Schreierová (SSZ), ing. Stanislav Soukup (SŽG), ing. Petr Kuník (SSZ), ing. Karel Fridrich (SSZ), ing. Lenka Seidlová(SSZ),, ing.Jana Vybíralová(SSZ),, ing. Zbyněk Zunt (SSZ)

Schválil:

Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.
náměstek ředitele pro techniku

Dne: 28. 11. 2014

SEZNAM ZKRATEK:

SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TÚDC	Technická ústředna dopravní cesty
OŘ	Oblastní ředitelství
SŽG	Správa železniční geodézie
GŘ	generální ředitelství
PS	projekt stavby
SO	stavební objekt
ZS	zařízení staveniště
ZOV	projekt (plán) organizace výstavby
TKP	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah
ČSN	česká technická norma
TNŽ	Technická norma železnic
UIC	Mezinárodní železniční unie
S-JTSK	souřadnicový systém Jednotné trigonometrické sítě katastrální
Bpv	výškový systém Baltský po vyrovnání
JŽM	Jednotná železniční mapa
ZGB	základní geodetický bod
ŽBP	železniční bodové pole
GIS	geografický informační systém
GPS	globální polohový systém (příp. zařízení pracující na jeho principu)
ŽST	železniční stanice
TK	temeno kolejnice
VTL	vysokotlaké (vedení)
SoD	smlouva o dílo
GUK	geometrické uspořádání koleje
GPK	geometrická poloha koleje
ZTP	Zvláštní technické podmínky
OTP	Obecné technické podmínky
GVD	grafikon vlakové dopravy
LIS	lepený izolovaný styk
DLHM	dlouhodobý hmotný majetek
TDS	technický dozor stavebníka
TDI	technický dozor investora
EOV	elektrický ohřev výměn
EMC	elektromagnetická kompatibilita
PPK	prostorová poloha koleje
ÚOZI	úředně oprávněný zeměměřický inženýr
OJ	organizační jednotka
CD	Compact disc (Kompaktní disk) - Optický disk schopný digitální reprodukce zvuku nebo dat
ČR	Česká republika
SSZ	Stavební správa západ
ŽB	železobeton