

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



*Správa železniční dopravní cesty*

## **Díl 2**

### **Závazná smlouva včetně příloh**

**Příloha č. 2 c)**

# **ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

## **ZHOTOVENÍ STAVBY**

**„Rekonstrukce kolejí 213-219 v ŽST. Beroun seř. n.“**

25. 5 2015



**Operační program  
Doprava**



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

## OBSAH

<b>OBSAH .....</b>	<b>2</b>
<b>1. SPECIFIKACE A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1. ÚČEL A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.2. ZÁKLADNÍ NÁPLNÍ PŘEDMĚTU DÍLA JE .....	3
1.3. UMÍSTĚNÍ STAVBY.....	3
<b>2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....</b>	<b>4</b>
2.1. PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE .....	4
2.1. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTACE .....	4
<b>3. KOORDINACE S NAVAZUJÍCÍMI A DOTČENÝMI STAVBAMI .....</b>	<b>4</b>
<b>4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA .....</b>	<b>4</b>
4.1. VŠEOBECNĚ.....	4
4.2. POŽADAVKY NA ÚZEMNÍ A STAVEBNÍ ŘÍZENÍ .....	5
4.3. DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ STAVBY.....	5
4.4. ŽELEZNIČNÍ SPODEK, SVRŠEK, SLUŽEBNÍ PŘEJEZD .....	6
4.5. SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....	7
4.6. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY .....	7
<b>5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY .....</b>	<b>8</b>
<b>6. SOUVISEJÍCÍ NORMY A PŘEDPISY .....</b>	<b>8</b>

## 1. SPECIFIKACE A ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1. Účel a rozsah předmětu díla

- 1.1.1. Účelem stavby je rekonstrukce kolejí 213, 215, 217 a 219 včetně výhybek č. 205, 206 a 209, nacházejících se v obvodu seřadovacího nádraží ŽST Beroun.

Koleje č. 215, 217 a 219 jsou v současné době zcela vyloučené z provozu (tedy jsou nesjízdné), kolej č. 213 je sjízdna pouze z části, avšak rovněž není používána.

Po rekonstrukci bude k dispozici 18 směrových kolejí namísto současných 15 směrových kolejí, což umožní 27 relací vlakotvorby. Díky tomu bude odstraněno druhotné přestavování zátěže, které zvyšuje dobu rušení spádoviště, čímž snižuje jeho výkonnost a zároveň zvyšuje provozní náklady dopravců.

- 1.1.2. Účelem stavby je tedy zlepšení stávajícího nevyhovujícího stavu a zajištění bezpečného a spolehlivého provozování seřadovacího nádraží. Tato stavba má za cíl dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení „dráhy“, zejména železničního svršku a spodku, umožňoval bezpečnou jízdu stanovenou rychlostí a byla zajištěna bezpečnost dopravy a manipulačních prací.

Rekonstrukce jmenovaných kolejí má dále příznivý dopad pro přípravu a realizaci stavby III. tranzitního železničního koridoru – tj. stavby: OPT Beroun (včetně) – Králův Dvůr, pokud bude tato stavba zrealizována pokud možno před zahájením této stavby.

- 1.1.3. Základním cílem stavby je uvedení předmětných kolejí a výhybek (jedná se prakticky o nejdelší koleje seřadovacího nádraží ŽST Beroun) do takového stavu, aby po stavební i provozní stránce vyhovovaly platným předpisům a normám.

- 1.1.4. Stavba bude realizována výlučně z nového materiálu.

### 1.2. Základní náplní předmětu díla je

- 1) SO 10-01 ŽST Beroun seř. n. železniční svršek
- 2) SO 11-01 ŽST Beroun seř. n. železniční spodek
- 3) SO 13-01 ŽST Beroun seř. n. služební přejezd v km 39,483

#### 1.2.1. SO 10-01 Železniční svršek.

- 1.2.2. Kolejový rošt bude kompletně rekonstruován v celkové délce 2764m včetně výhybek č. 205, 206 a 209. Budou použity kolejnice tvaru 49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Výhybkové pražce budou dřevěné, výhybky budou mít hákový uzávěr. Upevňovací pod přejezdovou konstrukcí budou s antikorozií úpravou.

#### 1.2.3. SO 11-01 Železniční spodek

- 1.2.4. Jedná se o sanaci žel. spodku ve zhlaví z výhybek č. 205, 206 a 209 a v koleji č. 213. Součástí tohoto objektu je likvidace dvou stávajících betonových šachet.
- 1.2.5. Dále provizorní úprava zabezpečovacího zařízení (změna polohy přestavníku) a zřízení odbočného bodu k drátovodům. V kolizi s umístěním vsakovacího žebra bude kabelová trasa zabezpečovacích kabelů (leze očekávat nutnost částečné přeložky kab. trasy).

#### 1.2.6. SO 13-01 Služební přejezd (rekonstrukce)

- 1.2.7. Před rekonstrukcí kolejí bude stávající služební přejezd odstraněn a po dokončení výměny kolejí bude služební přejezd znovu vybudován. Po dobu stavby nebude k dispozici žádný služební přejezd.

### 1.3. Umístění stavby

- 1.3.1. Stavba – tj. svazek čtyř kolejí se nachází ve střední části seřadovacího nádraží ŽST Beroun vlevo ve směru jízdy na Prahu hl. nádraží. Ve vztahu k hlavním kolejím se jedná o úsek km 39,464 – 40,250 trati Praha - Plzeň. Stavba se nachází převážně na pozemcích ČD a.s. Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1 – Nové Město v katastru nemovitostí Beroun. Jedná se o pozemky č. parcelní 2318/2, 2318/3 k.ú. Beroun. Na pozemku ČD a.s. č. parcelní 6669 je dle projektu ohraničen prostor pro dočasný zábor – tj. plochy POV pro krátkodobé ukládání stavebního materiálu apod.
- 1.3.2. Výjimkou jsou „ostrůvky“ pozemků SZDC číslo parcelní 2317/53, 2318/60 a 12318/56 k.ú. Beroun, lokalizované v rámci digitalizace katastrálního operátu.
- 1.3.3. S vyloučením sousedních kolejí tj. vně obvodu staveniště se v průběhu prací nepočítá. Obvod staveniště je definován koordinační situací stavby – v projektu označeno C2- KOO\_sit.

- 1.3.4. Poznámka: Hlavní traťové koleje (dle jízdního řádu) jsou vedeny okrajem předmětného seřadovacího nádraží (směrem k městu Beroun). Dle knižního jízdního řádu se jedná o trať č. 170 Praha – Plzeň. Tyto traťové koleje se stavbou rekonstrukce kolejí č. 213-219 nekolidují.

## 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### 2.1. Projektová dokumentace

- 2.1.1. Projekt stavby „Rekonstrukce kolejí 213-219 v ŽST. Beroun seř. n.“, METROPROJEKT Praha a.s., I.P.Pavlova 2/1789, 120 00 Praha 2, Hlavní inženýr projektu: Ing. Petr Zobal.

### 2.1. Související dokumentace

- 2.1.1. Posuzovací protokol Projektu  
2.1.2. Schvalovací protokol Projektu  
2.1.3. Stavební povolení č.j.: ..... ze dne .....

Stavební povolení bude předáno bez zbytečného odkladu před podpisem Smlouvy vítěznému uchazeči.

## 3. KOORDINACE S NAVAZUJÍCÍMI A DOTČENÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. Pokud bude stavba realizována v plánovaných termínech 15. 9. 2015 – 15. 11. 2015 nedojde k žádné kolizi s jinými stavbami, realizovanými v prostoru seřadovacího nádraží Beroun. V případě, že by došlo k zásadnímu posunu stavby do druhé poloviny roku 2016, mohl by dojít ke kolizi se stavbou „OPT Beroun- Králův Dvůr“.

## 4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

### 4.1. Všeobecně

- 4.1.1. 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 digitální formě (\*.xls).
- 4.1.2. 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.
- 4.1.3. Před zahájením realizace (zejména výkopových prací a kabelizace) zajistí zhotovitel vytýčení **obvodu stavby, včetně fyzického resp. optického vymezení prostoru**, aby nedošlo během realizace ke vstupu či fyzickému přesahu strojní či ruční techniky za tento vymezený obvod stavby. **V případě, že by k takovému překročení vymezeného obvodu stavby došlo, je řešení problému věcí zhotovitele.** Zhotovitel si z výše uvedeného důvodu zajistí dozor v obvodu stavby.
- 4.1.4. Zhotovitel se bude řídit Plánem bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi a pokyny Koordinátora BOZP na staveništi pro realizaci stavby.
- 4.1.5. Zřízení geodetického bodového pole a jeho případné obnovy v průběhu stavby a veškerá geodetická měření nutná k provedení díla, je věcí zhotovitele.
- 4.1.6. Zhotovitel se zavazuje k součinnosti s objednatelem po celou dobu trvání stavby v tom smyslu, že mu umožní užívat prostory a vybavení zařízení staveniště pro práci pracovního týmu objednatele (poskytnutí nezbytných kancelářských prostor pro TDS, a koordinátora BOZP včetně parkovacích míst atd.) Náklady na výše uvedenou součinnost jsou zahrnuty v nabídce zhotovitele a jsou tak součástí nákladů na zařízení staveniště.
- 4.1.7. Po vytýčení kabelových tras a před zahájením zemních prací je zhotovitel povinen svolat jednání v místě stavby za účasti zhotovitele projektové dokumentace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a silnoproudu, jednotlivých podzhotovitelů a objednatele. Cílem je upřesnit a zkoordinovat stávající trasy a zkoordinovat provádění výkopových prací s pracemi na železničním spodku. Z jednání je zhotovitel povinen provést záznam. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inž. sítí..

- 4.1.8. Zhotovitel musí v rámci jednotlivých stavebních postupů přejímacích řízení vytvořit časový prostor pro činnost odborných komisí objednatele v rozmezí cca 10 až 30 dní před předáním stavby (nebo její části) objednateli v závislosti na rozsahu zařízení.
- 4.1.9. V rámci projektu stavby je nutno řešit samostatně jednotlivé stavební postupy včetně přechodových stavů.
- 4.1.10. Zhotovitel si zajistí v předstihu před začátkem stavby potřebná povolení, zejména pro výjezdy ze staveniště na silnice a místní komunikace, umístění přechodného dopravního značení a zajistí si i další dočasné záборы potřebné pro stavbu, včetně pozemků v majetku ČD a.s. Veškeré tyto náklady zohlední v ceně díla dle VTP.
- 4.1.11. 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 SZDC D5 (Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace).
- 4.1.12. Zhotovitel ve všech fázích realizace díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části dokumentace stavby a vyplývajících ze stavebního povolení a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.13. Předání staveniště zhotoviteli zajistí objednatel až po podpisu smlouvy o dílo oběma stranami a po nabytí právní moci stavebního povolení.

#### **4.2. Požadavky na územní a stavební řízení**

- 4.2.1. MěÚ Beroun, Odbor výstavby, Husovo náměstí 68, 266 43 Beroun - Centrum se vyjádřil k dokumentaci dle §15 Stavebního zákona č. 183/2006 Sb. s vydáním stavebního povolení Drážním úřadem. Z uvedeného vyplývá, že na stavbu nebylo nutné zajistit „Územní rozhodnutí“.
- 4.2.2. Na stavbu bylo podáno „Ohlášení stavby“ dle § 104 stav. zák. na Drážní úřad v Plzni – předpokládáný termín vydání souhlasu dle § 106 st. zákona je červen 2015, smlouva o dílo tedy bude uzavřena nejdříve ke dni citovaného souhlasu.
- 4.2.3. Dokumentace respektuje podmínky všech dotčených útvarů a organizací, které se vyjadřují ke stavebnímu řízení (ohlášení stavby) včetně podmínek správců sítí, kterých se stavba dotýká.

#### **4.3. Dokumentace skutečného provedení stavby**

- 4.3.1. Zhotovitel předá Objednateli kompletní dokumentaci skutečného provedení stavby týkající se Díla, vše ve 3 vyhotoveních v listinné formě a v digitální formě dle bodu 8.3.5 VTP do 2 měsíců ode dne, kdy byl vydán Zápis o předání a převzetí Díla, nejpozději však do termínu ukončení smluvního vztahu.
- 4.3.2. Zhotovitel 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. V případě odkupů pozemků, či uzavírání věcných břemen s mimodrážními subjekty, budou součástí geodetické dokumentace Oddělovací geometrické plány.
- 4.3.3. Zhotovitel stavby se zavazuje, že pokud dojde ke změně zapojení stávajícího zabezpečovacího zařízení, budou všechny příslušné výkresy dotčeného zařízení digitálně zpracovány se zapracováním příslušných oprav. Ve smyslu tohoto článku se nepovažuje za digitální formu výkresu skenovaný. Všechny výkresy, nové i opravené, musí být zpracovány a předány v digitální podobě, se zapracováním všech změn, ve formátu „\*.dwg“, (AUTOCAD).
- 4.3.4. Zhotovitel prokáže závazným způsobem zajištění zpracování dokumentace skutečného provedení stavby ve vlastní nabídce.
- 4.3.5. 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,
  - km polohy začátků 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.

#### **4.4. Železniční spodek, svršek, služební přejezd**

##### **4.4.1. Železniční spodek**

- 4.4.2. Na základě výsledků geotechnického průzkumu a projednání na výrobním výboru je navržena sanace železničního spodku ve zhlaví z výhybek č. 205, 206 a 209 a v koleji č. 213 v celém rozsahu typem 3.2 (separační gtx. na zemní pláni, šterkodrt třídy A tl. 0,25m doplněna s geomříží v mezivrstvě). Od km 39,960 do konce úseku je v kolejích navržen typ 3.1 separační gtx. na zemní pláni, šterkodrt třídy A tl. 0,20m). U zbývajících rozsahu rekonstruovaných kolejí průzkum zjistil hodnoty parametrů únosnosti pláně  $\geq 30\text{MPa}$  (dle předpisu SZDC S4 minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku pro ostatní koleje na drahách celostátních). V těchto úsecích je navržen typ konstrukce 1, tzn. pouze šterkové lože.
- 4.4.3. Na základě zjištěných hodnot lze předpokládat, že těžžený materiál výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti objednatele s největší pravděpodobností vyhoví pro uložení materiálu na skládkách skupiny S – ostatní odpad. Vytěžený materiál bude odvážen nákladním železničním vlakem – viz čl. 4.6.4.
- 4.4.4. 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. Pokud to není možné, musí být vykopané rýhy po zasypání upraveny tak, aby byla dodržena předepsaná míra zhutnění zemní pláně a také její rovinatost v předepsaném sklonu, popř. nepropustnost. Obzvláště pak pokládka chrániček musí být zkoordinována tak, aby chráničky byly položeny do odkryté zemní pláně, řádně zasypány a zasypaná zhutněna a až pak došlo k finální úpravě zemní pláně. Je nepřípustné chráničky osazovat do hotové zemní pláně nebo už přes zřízenou konstrukční vrstvu.

##### **4.4.5. Železniční svršek**

- 4.4.6. Je navržena obnova kolejí 213-219, včetně výhybek u zapojení z karlštejnského zhlaví. V nově navrženém stavu nedochází k podstatným změnám směrového a výškového vedení trasy. K úpravám kolejí dochází v rozsahu km 39,464 – 40,250. Na obou koncích navazující cca 30 m dlouhé napojovací úseky se směrovým a výškovým vyrovnáním.
- 4.4.7. Kolejový rošt bude kompletně rekonstruován v celkové délce 2 764 m, včetně výhybek číslo 205, 206 a 209 (bez úprav zůstane dříve opravená část koleje č. 213 a výhybky na zdickém zhlaví). Kolejový rošt bude tvořen kolejnicemi tvaru 49E1, na betonových pražcích, s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Výhybkové pražce budou dřevěné, výhybky budou mít hákový závěr. Upevňovací pod přejezdovou konstrukcí budou s antikorozní úpravou.

##### **4.4.8. Nepředpokládá se využití tzv. užitého svrškového materiálu – vše bude z materiálu nového!**

- 4.4.9. Demontovaný materiál bude soustředěn na určeném místě, (úložišti). Odpovědný zástupce ve věcech technických určí, které díly budou určeny k dalšímu použití - výzisk. Takový materiál bude odvezen a uložen na místě k tomu určeném tímto pracovníkem. Veškerý ostatní materiál, popř. stavební a montážní odpad vzniklý při realizaci stavby, bude zlikvidován v souladu se Zákonem č.185/2001 Sb. O odpadech. Doklad o této likvidaci bude předán objednateli. Dopravu a likvidaci veškerého materiálu zajišťuje zhotovitel na své náklady.
- 4.4.10. Vyzískané kolejové páry a výhybky zhotovitel po předešlém projednání s Oblastním ředitelstvím v Praze předá příslušné správě tratí.
- 4.4.11. Zhotovitel je povinen zajistit provedení definitivního zajištění prostorové polohy koleje včetně zpracování příslušné dokumentace. Provedení se doporučuje konzultovat s příslušným oblastním Střediskem železniční geodézie.

##### **4.4.12. Šterkové lože**

- 4.4.13. Na základě zjištěných hodnot lze předpokládat, že těžžený materiál šterkového lože s největší pravděpodobností vyhoví pro uložení materiálu na skládkách skupiny S – ostatní odpad. Na základě vyhodnocení „kvality“ šterkového lože se nepočítá s recyklací šterkového lože a všech tento materiál bude odvezen nákladním železničním vlakem – viz čl. 4.6.4.
- 4.4.14. Zhotovitel je povinen na vlastní náklady prokázat petrografickým rozbořem původ kameniva pokud má Objednatel důvodné podezření, že kamenivo na mezideponii nebo ve stavbě nepochází od výrobců

udaných v závazném seznamu výrobců kameniva vlastních platné Osvědčení pro dodávky do železničních drah ČR nebo pokud není dodržena jakost kameniva a zhotovitel nezpochybnitelně neprokáže výrobce kameniva.

- 4.4.15. Při užívání kameniva třídy BI ze skládky do kolejového lože je zhotovitel povinen provádět přetřídění kameniva na mobilní třídícíce a prokazovat jeho kvalitu kontrolními zkouškami v rozsahu:
- zrnitost - min. 1 zkouška na každých 500 t,
  - odplavitelné, cizorodé, popřípadě rozlišné částice - min. 1 zkouška na každých 1000 t
  - tvarový index 3 a 5 - min. 1 zkouška na každých 1000 t.
- 4.4.16. Pokud výsledky i jen jednoho z uvedených parametrů neodpovídají hodnotám uvedeným v OTP, musí být kamenivo zařazeno do té jakostní třídy (BII nebo C), které příslušná hodnota odpovídá a použito v souladu s touto jakostní třídou nebo odstraněno ze stavby. Mezideponie musí být označeny tabulemi udávajícími frakci, třídu a dodavatele kameniva pro každý lom zvlášť. Před odstraněním mezideponie nevyhovujícího kameniva ze staveniště musí být mezideponie označena tabulí „Nevyhovuje pro kolejové lože“.
- 4.4.17. Zhotovitel je povinen neprodleně oznámit TDS objednatel uplatnění reklamace kameniva a předat kopie dokladů o způsobu jejího vyřízení včetně protokolů o případných zkouškách prováděných v rámci reklamace. TDS objednatel postoupí opis těchto podkladů TÚDC S13 OJMP.
- 4.4.18. TDS má právo požadovat na zhotoviteli prokázání kvality kameniva ve zřizovaném kolejovém loži dle OTP, a to kdykoli v průběhu stavby. Kvalitu kameniva je v tomto případě zhotovitel povinen prokázat zkouškami na vzorcích odebraných z kolejového lože, případně z jeho jednotlivých vrstev v místech určených TDS objednatel. Náklady na tyto zkoušky jdou k tíži toho, v jehož neprospěch zní výsledek zkoušky.

#### 4.5. Sdělovací a zabezpečovací zařízení

- 4.5.1. Stávající zabezpečovací zařízení je 3.kategorie a stavbou nabude měněna.
- 4.5.2. Na stavbě může zhotovitel použít pouze taková zařízení, která jsou provozovatelem dráhy schválena pro provoz na celostátních a regionálních drahách České republiky; pokud použije výrobky nebo části, které nejsou schváleny pro provoz na drahách celostátních a regionálních bude postupovat dle směrnice SZDC č.34/2007 (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). Stavba bude ukončena až po úspěšném ukončení ověřovacích provozů těchto zařízení.
- 4.5.3. Zhotovitel zpracuje závěrové tabulky a zajistí jejich odsouhlasení na příslušných odborných útvech SZDC před zahájením realizace stavby.
- 4.5.4. Zhotovitel bude respektovat požadavky odborných složek SZDC týkající se sdělovacího a zabezpečovacího zařízení uvedených v jednotlivých stanoviskách.
- 4.5.5. Trakční vedení
- 4.5.6. V rámci projektu stavby bude vyřešeno navržení jak definitivních tak i provizorních stavů pro zajištění jednotlivých stavebních postupů.
- 4.5.7. Součástí projektu bude návrh úprav trolejového vedení včetně výměny úsekových děličů.

#### 4.6. Životní prostředí a nakládání s odpady

- 4.6.1. Zhotovitel se bude řídit **podmínkami a požadavky dle projektu stavby.**
- 4.6.2. Náklady vzniklé v souvislosti s manipulací s odpady budou vedeny u jednotlivých SO v ceně těchto SO, včetně ceny za uložení na jednotlivých skládkách.
- 4.6.3. 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.
- 4.6.4. Povinností Zhotovitele je zajistit projednání přístupových komunikací k předmětné lokalitě s příslušnými orgány státní správy a Policií ČR, **v tomto případě se předpokládá odvoz vytěženého materiálu po železnici – je nutné dodržet, neboť MěÚ Beroun s přepravou materiálu po komunikacích města zásadně nesouhlasí.**



- 4.6.5. 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.

## 5. ORGANIZACE VÝSTAVBY, VÝLUKY

- 5.1.1. V rámci technologie výstavby bude provedena rekonstrukce předmětných kolejí a tří výhybek „ve středu“ seřaďovacího nádraží. Výluka kolejí se týká pouze části koleje č. 213.
- 5.1.2. Před zahájením prací požaduje objednatel svolat jednání, na kterém bude s určeným zhotovitelem stavby dohodnut postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC D 7/2. Podrobnosti týkající se samotné výstavby budou řešeny samostatně na pravidelných jednáních v průběhu celé realizace.
- 5.1.3. Součástí nabídky ze strany zhotovitele je návrh řádkového časového harmonogramu prací včetně platebního kalendáře zahrnujícího také termíny pro zpracování realizační dokumentace, v případě potřeby koordinace se souběžně probíhajícími stavbami cizích investorů, výlukovou činností s maximálním využitím jednotlivých nepřetržitých výluk železničního provozu a výluk zabezpečovacího zařízení se snahou minimalizovat omezení železničního provozu, přechodové stavy, provozní zkoušky (kontrolní a zkušební plán) a seznam veškerých prací a dodávky podzhotovitelů.
- 5.1.4. Při zpracování časového harmonogramu zhotovitelem je nutné vycházet z jednotlivých stavebních postupů, navrhovaných v POV projektu stavby a dodržet stanovené termíny předjednaných výluk s ohledem na stávající železniční dopravu.
- 5.1.5. 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. Během celé doby výstavby je možno plynule realizovat všechny další práce, avšak tak, aby byla dodržena lhůta výstavby.
- 5.1.6. V případě, že zhotovitel bude požadovat nad rámec (P) poskytnutí pozemku, ke kterému má objednatel právo hospodařit, musí být tento požadavek předán objednateli nejméně čtyři měsíce před předpokládanou dobou nájmu předmětného pozemku.
- 5.1.7. 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.
- 5.1.8. V případě neočekávaných nutných technologických přestávek je zhotovitel povinen bezodkladně tuto skutečnost oznámit investorovi současně s návrhem řešení dalšího postupu stavby.
- 5.1.9. Zhotovitel si v případě potřeby zajistí v předstihu před začátkem stavby potřebná povolení – zvláštní užívání komunikací, výjezdy na silnice, umístí přechodné dopravní značení, zajistí rozhledy.
- 5.1.10. Zhotovitel splní požadavky ve vyjádřeních dotčených orgánů a osob a podmínky smluv uzavřených s účastníky stavebního řízení.

## 6. SOUVISEJÍCÍ NORMY A PŘEDPISY

- 6.1.1. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění.**
- 6.1.2. Zadavatel umožňuje dodavateli přístup ke všem svým interním předpisům následujícím způsobem:

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

**Technická ústředna dopravní cesty,**

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

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

e-mail: [typdok@tudc.cz](mailto:typdok@tudc.cz), www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

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