**Opis predmetu zákazky**

1. **Predmet zákazky**

Uskutočnenie stavebných prác na stavbe s názvom „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy. Časť: A.2 Vydrník (mimo) – Markušovce (mimo)“ .

1. **Cieľ stavby**

Modernizácia železničnej infraštruktúry v úseku Vydrník (mimo) – Markušovce (mimo). Prestavba existujúcej železničnej dopravnej cesty za účelom zlepšenia jej technického vybavenia a použiteľnosti a to zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Stavba musí spĺňať po realizácii požiadavky v zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vyhlášky MDPT SR č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh, platných STN noriem, EN noriem a platných predpisov ŽSR.

1. **Rozsah stavebných prác**

Úsek železničnej trate Vydrník – Markušovce je súčasťou dvojkoľajnej železničnej trate Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica s Ukrajinou, ktorá je súčasťou vetvy Va. koridoru č. V., súčasťou trasy E 40 podľa dohody AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) z r. 1985 a súčasťou trasy C-E 40 podľa dohody AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy) z r. 1993.

Hlavnými kritériami modernizácie železničnej infraštruktúry predmetného úseku trate je:

• dosiahnutie parametrov vyplývajúcich z dohôd AGC a AGTC a predpisu Z10:

- zvýšenie traťovej rýchlosti,

- zvýšenie priestorovej priechodnosti,

- zvýšenie únosnosti železničného spodku,

- zvýšenie bezpečnosti prevádzky,

- zvýšenie bezpečnosti cestujúcich,

• zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania,

• zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo,

• zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.

**Súčasný stav**

Predmetom riešenia je časť súčasného traťového úseku Markušovce (mimo) – Spišská Nová Ves a traťového úseku Spišská Nová Ves – Vydrník (mimo) od sžkm 166,300 po sžkm 185,116 v celkovej dĺžke 18,816 km (starej trate). Predmetný úsek je súčasťou trate Košice – Kraľovany (TTP 105A), je dvojkoľajný, elektrifikovaný jednosmernou trakčnou sústavou 3kV.

Prevádzka na trati je pravostranná, traťové zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie – jednosmerný automatický blok, pre jazdu v nesprávnom smere je možná aktivácia hlásnic (v bežnej prevádzke bez využitia). Najvyššia traťová rýchlosť je v úseku:

* Markušovce – Spišská Nová Ves 100 km/h
* Spišská Nová Ves – Vydrník 120 km/h

s trvalým obmedzením (TOTR) na 70, 100 – 110 km/h, zábrzdná vzdialenosť 1 000 m. V úseku sa v sžkm 171,163 nachádza úrovňové priecestie s pozemnou komunikáciou (C-III.) a stupňom zabezpečenia PZS 2Z (svetelné 2.kategórie so závorami). V sžkm 174,713 sa nachádza úrovňové priecestie s pozemnou komunikáciou (C-II.) a stupňom zabezpečenia PZS 2Z (svetelné 2. kategórie so závorami), v sžkm 175,883 sa nachádza úrovňové priecestie s pozemnou účelovou komunikáciou (C-IV.) a stupňom zabezpečenia PZS 2Z (svetelné 2. kategórie so závorami) a v sžkm 180,659 sa nachádza úrovňové priecestie s pozemnou komunikáciou (C-IV.) a stupňom zabezpečenia PZS 2Z (svetelné 2. kategórie so závorami).

Normatív dĺžky nákladných vlakov v oboch smeroch je 650 m. Kategória zaťaženia trate je D4 v zmysle

predpisu UIC 700 V t.j. 22,5 t / nápr. Maximálne stúpanie rozhodujúce o normatíve rýchlosti je:

* smer Markušovce - Spišská Nová Ves 6 ‰
* smer Spišská Nová Ves – Vydrník 11 ‰

V predmetnom úseku sa nachádzajú železničné zastávky Teplička nad Hornádom, Smižany, Spišské Tomášovce a Letanovce. V súčasnom stave sú všeobecne káblové vedenia telekomunikačnej a zabezpečovacej techniky ŽSR uložené v zemi v ryhách, v malom rozsahu a pri prechodoch popod koľaje v káblových žľaboch, resp. v chráničkách. Trasy týchto vedení sú väčšinou situované pozdĺž telesa železničnej trate miestami v ťažko dostupnom teréne.

**Navrhovaný stav**

Hlavnými kritériami modernizácie predmetného traťového úseku pre dosiahnutie daného účelu stavby sú v stručnom vyjadrení:

* zvýšenie traťovej rýchlosti do 160 km/h (vrátane), v čo najdlhších úsekoch bez náhlych rýchlostných skokov, miestne obmedzenie najvyššej traťovej rýchlosti na 155 km/h (nžkm 169,325 – nžkm 171,545),
* priechodnosť vozidiel pre kinematický obrys vozidla UIC C a priechodný prierez UIC GC,
* únosnosť železničného zvršku a zodpovedajúca únosnosť železničného podvalového podložia pre triedu zaťažiteľnosti D4 UIC (hmotnosť na nápravu 22,5t),
* typ zvršku 60 E2, tvrdosti R 260 (dlhé koľajnicové pásy) upevnených bezpodkladnicovým systémom upevnenia na ŽB podvaloch, rozdelenie „u“. V tunelových úsekoch je navrhovaná pevná jazdná dráha (PJD) ako monolitický systém so zabetónovanými dvojblokovými podvalmi. PJD bude navrhnutá na zaťaženie hmotnosťou 25 t na nápravu a traťovú rýchlosť 160 km/h a s prechodovými oblasťami na rozhraní medzi klasickým železničným zvrškom s koľajovým lôžkom a PJD.
* železničné mosty navrhnuté na zaťaženie podľa STN EN 1991-2 s použitím zaťažovacieho modelu LM-71, súčiniteľ α = 1,21 a SW/2 (statický účinok zvislého zaťaženia od ťažkej železničnej dopravy), prípadne SW/0, ktorý je uplatnený len na spojitých mostoch. Priestorové usporiadanie mostných objektov je riešené v celom úseku s uplatnením obrysu MPP 3,0R + rezerva 125 mm podľa STN 73 6201.
* prestavba železničných staníc pre dosiahnutie užitočných dĺžok v hlavných a koľajach pre predchádzanie minimálne 750m, v ostatných dopravných koľajach 700m (výnimočne 650m),
* nástupištia s hranou 550mm nad temenom koľajnice (TK) dĺžky 200m vo všetkých zastávkach a v stanici Vydrník, v staniciach s pravidelným zastavením vlakov EC, IC, Ex alebo R dĺžky 400m,
* peronizácia s bezkolíznym – mimoúrovňovým prístupom cestujúcich a s úpravou všetkých komunikácií pre chodcov v priestoroch staníc a zastávok pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu,
* prispôsobenie verejných priestorov prijímacích budov a predstaničných priestorov zvýšenému štandardu služieb, informačných systémov a kultúry cestovania v závislosti na existujúcich a predpokladaných výhľadových frekvenciách cestujúcich,
* náhrada úrovňových križovaní – križovania s cestnými komunikáciami, t.j. vybudovanie nových konštrukcií nadjazdov, podjazdov a podchodov so súvisiacimi cestnými komunikáciami, prípadne zrušenie bez náhrady,
* komplexná prestavba trakčných vedení pre prevádzkovú rýchlosť 160 km/h + 30%. Trakčné vedenie bude priečne aj pozdĺžne delené do samostatných celkov s možnosťou miestneho i diaľkového ovládania odpojovačov,
* pokiaľ to prestavba železničných zastávok a staníc vyžaduje, rekonštruujú sa aj dotknuté silnoprúdové rozvody a elektrické osvetlenie, vybuduje sa elektrický ohrev výhybiek,
* riadenie technologických procesov napájania pevných trakčných zariadení a vybraných elektrických odberov sa uskutoční miestnymi riadiacimi systémami, ako aj diaľkovo riadenými systémami z dispečerských centier,
* staničné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie na princípe elektronických stavadiel s väzbami na vlakový zabezpečovač, resp. systémy automatického riadenia rýchlosti vlakov,
* nové traťové zabezpečovacie zariadenie, ktoré sa vybuduje systémom automatických hradiel s nadstavbou pre kontrolu rýchlostí, pričom elektronické stavadlo SZZ plní funkciu traťového zabezpečovacieho zariadenia (TZZ) v priľahlých úsekoch trate. Súčasťou TZZ je aj vlakový zabezpečovač (VZ), umožňujúci prenos všetkých informácií potrebných pre riadenie rýchlosti vlaku z trate na hnacie vozidlo. Zariadenie v mobilných prostriedkoch, zabezpečujúce príjem informácií a výpočet maximálnej rýchlosti z hľadiska parametrov trate a jazdných vlastností vlaku, ako aj kontrolu dodržiavania maximálnej rýchlosti, nie sú predmetom stavby a budú súčasťou mobilných prostriedkov – rušňov,
* nová telekomunikačná technika – nové telekomunikačné vedenia vrátane systému GSM-R na prenos dát a digitalizácia celej železničnej telekomunikačnej siete. S novými systémami prenosu dát sa ráta aj pri aplikácii kontroly a riadenia TP NET,

Vybudovaním modernej železničnej trate sa zvýši komfort a plynulosť jazdy a tým sa v konečnom dôsledku znížia negatívne účinky dopravy na okolité prostredie, ktoré budú eliminované aj ďalšími technickými opatreniami.

Návrh technického riešenia jednotlivých prevádzkových súborov (PS) a stavebných objektov (SO) po jednotlivých ucelených častiach stavby a odboroch je uvedený v časti dokumentácie *D. Technologická časť* a *E. Stavebná časť* jednotlivých UČS.

Materiály a technológie sú navrhnuté na základe súčasného technického poznania pri rešpektovaní dostupných možností, ako aj pri zohľadnení skúseností so zariadeniami overenými v prevádzke.

Existujúce nevyhovujúce zariadenia sa zlikvidujú a nahradia sa novými, modernými zariadeniami a stavbami.

1. **Stručný popis prác**

Počas celej prestavby je železničná trať v prevádzke pre nákladnú aj osobnú dopravu. Obmedzenia sa prejavia iba v rozsahu a intenzite dopravy. Pod obmedzením dopravy sa rozumie jednokoľajová doprava v medzistaničných úsekoch a redukcia počtu dopravných a manipulačných koľají v železničných staniciach.

Technický návrh jednotlivých PS a SO predpokladá určitý druh technológie výstavby, ktorá môže byť zmenená Zhotoviteľom stavby, avšak je nutné ju zohľadniť v položkách daného výkazu výmer, aby nedošlo k navýšeniu ceny stavebných prác pri realizácii.

Odporúčame dodržať základné stavebné postupy navrhnuté v projekte, pretože je s nimi zladený návrh dopravnej technológie, jednotlivých PS a SO celej stavby a dočasné konštrukcie.

V rámci stavby bolo projektovaných niekoľko provizórnych medzistavov, ktoré sa dotýkajú hlavne objektov

železničného spodku, zvršku, trakčného vedenia, umelých stavieb a cestných komunikácií. Pred začatím realizácie je potrebné sa dôkladne oboznámiť s ich technickým riešením a previazanosťou na iné PS a SO. Návrh provizórnych a dočasných stavov je informatívny, preukazujúci možnosť realizácie Diela. V rámci realizácie stavby musí zhotoviteľ počítať s tým, že niektoré PS a SO, resp. ich časti, budú kvôli zachovaniu prevádzky na trati musieť byť odovzdávané do predčasného užívania. Vzhľadom na charakter stavby bude stavenisko bez vylúčenia verejnosti, teda s nutným pohybom zamestnancov ŽSR, dopravných podnikov a v niektorých prípadoch aj cestujúcich a verejnosti. Stavba je navrhnutá ako celok, jednotlivé UČS nie sú samostatne schopné prevádzky. Počas realizácie stavby však môže Zhotoviteľ realizovať súbežne s jedným SO aj časť SO z druhej UČS, ak to podmienky na stavbe umožňujú, resp. ak je takýto postup účelný a vedie k urýchleniu realizácie stavby.

 PD uvažuje s použitím výrobkov, ktoré boli v čase spracovania dostupné na trhu a ich použitie je v súlade s technickým návrhom. Ich prípadná zámena môže vyvolať potrebu úpravy technického riešenia daného stavebného objektu a prevádzkového súboru, resp. môže mať vplyv aj na súvisiace PS a SO stavby.

Zhotoviteľ je povinný pred začatím stavebných prác vytýčiť všetky inžinierske siete.

Prílohu s výpisom komponentov interoperability, parametrov a prvkov subsystémov v zmysle predpisu ŽSR R2 obsahuje samostatná časť projektovej dokumentácie.

1. **Súhrnný prehľad rozhodujúcich kapacít a objemové ukazovatele stavby:**

**Rozsah stavebných prác**

Predmetom riešenia je modernizácia traťového úseku od ŽST Markušovce (mimo) po ŽST Vydrník (mimo), od sžkm 166,300 po sžkm 185,116 v celkovej dĺžke 18,816 km.

Rozchod koľají: 1435 mm

Trakčná sústava: 3 kV jednosmerné

**Súhrnný prehľad rozhodujúcich kapacít a objemové ukazovatele stavby**

**Odbor 21 - Železničné zabezpečovacie zariadenie**

Úpravy PZS 1 ks

Nové TZZ 4 ks

Dočasné TZZ 1 ks

Elektronické stavadlo 2 ks

Elektronické stavadlo (úprava) 1 ks

Provizórne SZZ 3 ks

CRD 1 ks

Demontáž PZS 4 ks

Demontáž TZZ 4 ks

**Odbor 22 - Oznamovacie zariadenie**

Prenosový systém 16 PS

Dispozičný zapojovač 3 PS

Rozhlas pre informovanie cestujúcich 6 ks

Informačné zariadenie 6 ks

Kamerový systém v objektoch 8 ks

Demontáž ZOK 20 940 m

Montáž ZOK 26 420 m

**Odbor 23 – Dielenská technológia**

Náhradné zdroje energie (NZE) 4 ks

Osobný výťah (na nástupište) 3 ks

Nákladný výťah (sociálno-prevádzková budova) 1 ks

**Odbor 24 - Silnoprúdová technológia**

Transformovňa 22/0,4 kV 11 ks

Dočasná transformovňa 22/0,4 kV 1 ks

**Odbor 25 - Radiofikácia**

Technológia GSM-R – nová 3 ks

Technológia GSM-R – demontáž 2 ks

Technológia GSM-R – úprava 2 ks

Úprava miestnej rádiovej siete 1 ks

**Odbor 26 – Elektrická požiarna signalizácia (EPS)**

EPS 1 ks

**Odbor 27 - Elektrická zabezpečovacia signalizácia**

PSN v objektoch 13 PS

**Odbor 29 - Kontrola a riadenie TP NET – technologický proces napájania elektrifikovaných tratí**

 DLR 3 kV 3 PS

 DLR TS ŽSR 5 PS

 **Odbor 31 - Príprava územia**

 Búranie objektov 150 ks

 **Odbor 32 - Železničný spodok, železničný zvršok, železničné nástupištia**

 Nové koľaje 41 553 m

 Pevná jazdná dráha

 Na telese 299 m

 Na mostoch 649 m

 V tuneli 1 088 m

 Nové výhybky 43 ks

 Trativody 10 242 m

 Nástupište (hrany) 3 600 m

 Nástupište 7 ks

 Krajné na zastávkach 10 ks

 Ostrovné v ŽST Spišská Nová Ves 2 ks

 Káblová chráničková trasa 14 866 m

 Káblová chráničková trasa – systémový káblovod 817 m

 Dočasná výhybňa – odstránenie 1 ks

 Nové železničné priepusty 13 ks

 Rekonštrukcia železničného priepustu 3 ks

 Zbúranie železničného priepustu 19 ks

 Demontáž koľaje 48 550 m

 Demontáž výhybiek 62 ks

 **Odbor 33 - Mosty a umelé stavby**

 Rekonštrukcia železničného mosta 3 ks

 Nový železničný most 12 ks

 Zbúranie železničného mosta 13 ks

 Železničná estakáda 1 ks

 Mostné provizóriá pre prestavbu železničného mosta 8 SO

 Podchod pre chodcov 5 ks

 Lávka pre chodcov 1 ks

 Železničný tunel, dvojkoľajný 517 m

 **Odbor 34 - Pozemné stavby**

 Prevádzková budova ŽSR (rekonštrukcia existujúcej VB) 1 ks

 Výpravná budova ŽSR (rekonštrukcia existujúcej PB) 1 ks

 Sociálno – prevádzková budova ŽSR 1 ks

 Budova ŽSSK CARGO 1 ks

 Budovy ŽSR (sklady, garáže) 4 ks

 Prístrešky pre cestujúcich SAD 7 ks

 Prístrešky pre cestujúcich 18 ks

 Zastrešenie na nástupištiach 2 470 m2

 Káblovod – trasa 2 393 m

 Káblovod – šachty 63 ks

 Technologické objekty 8 ks

 Protihlukové steny 15 342 m

 **Odbor 35 -** **Trakčné vedenie a energetika**

 Trakčné podpery 724 ks

 Rozvod 22 kV ŽSR 7 860 m

 DOO 19 ks

 EOV 50 ks

 Vonkajšie osvetlenie – stožiare 502 ks

 Vonkajšie osvetlenie – veže 28 ks

 **Odbor 36 -** **Slaboprúdové rozvody**

 Preložky a ochrany oznamovacích sietí 6 608 m

 **Odbor 37 - Inžinierske siete**

 Voda 22 SO

 Kanalizácia 25 SO

 Plyn 15 SO

 Hydromeliorácie 1 SO

 **Odbor 38 - Cesty a prístupové komunikácie**

 Komunikácie 12 937 m

 Rampy a chodníky 4 248 m

 Parkoviská 7 ks

 Spevnené plochy 12 ks

 **Odbor 39 – Ostatné (vegetačné úpravy, rekultivácie, ...)**

 Preložky vodných tokov 1 520 m

1. **Zoznam UČS a spôsob označovania PS/SO**

Vzhľadom na veľký rozsah stavby a jej postupnú realizáciu sú množiny PS a SO podľa lokalizácie združené do ucelených častí stavby (UČS). Stavba je delená na tieto ucelené časti, ktoré označuje prvé dvojčíslo takto:

**UČS 05** traťový úsek Markušovce – ŽST SPIŠSKÁ NOVÁ VES

**UČS 06** traťový úsek Spišská Nová Ves – VÝH SPIŠSKÉ TOMÁŠOVCE

**UČS 07** traťový úsek Spišské Tomášovce – Vydrník

**UČS 14** ŽST KROMPACHY – ŽST POPRAD-TATRY – rádiový systém GSM-R a ETCS L2 (v úseku UČS 5-12), časť A.2 rádiový systém GSM-R a ETCS L2 v stavebnej príprave pre aktiváciu ETCS L2 časť A1

**UČS 16** CRD Poprad

Určené PS/SO z UČS 05, 06 a 07 boli potrebné už v rámci stavby A.1 pre zaistenie prevádzky počas výstavby

a správnu funkčnosť infraštruktúry dráhy po ukončení stavby A.1. Tieto PS/SO nie sú súčasťou stavby A.2 a nenachádzajú sa v dokumentácii.

*Poznámka k stanoveniu hraníc UČS a hranici stavby:*

Ucelené časti stavieb tvoria množiny prevádzkových súborov a stavebných objektov vo vymedzenom úseku trate. Hranice sa nestotožňujú s delením železničná stanica – šíra trať v zmysle dopravných predpisov.

**Členenie stavby na prevádzkové súbory a stavebné objekty, spôsob označovania**

Základnými prvkami celej stavby sú PS a SO označené názvom a šesťmiestnym číslom.

**Prevádzkový súbor (PS)** je samostatný súbor strojov a zariadení zabezpečujúci technologickú prevádzku, schopný samostatne plniť technologickú funkciu v danom obore činnosti.

**Stavebný objekt (SO)** je samostatné vymedzené stavebné dielo, ktoré umožňuje umiestnenie prevádzkového súboru, alebo vykonávanie nejakej technologickej činnosti. Má umožniť samostatné uvedenie do prevádzky.

Toto delenie sa robí nielen z hľadiska stavebnotechnického, ale tieto jednotky PS a SO sú zároveň aj základom pre ekonomickú evidenciu základných prostriedkov, ich nadobúdajúcej hodnoty vedenia odpisov a delenia ich správy, opráv a údržby. Spôsob odovzdávania diela investorovi bude organizované podľa PS a SO.

Pri návrhu členenia stavby na prevádzkové súbory a stavebné objekty sa vychádzalo z investičného zadania stavby. Zohľadnené boli aj skúsenosti a poznatky z prípravy iných obdobných stavieb (realizovaných alebo stavieb v realizácii).

**Prevádzkové súbory (PS**) (začínajú číslom 2)

**21 Železničné zabezpečovacie zariadenie**

**22 Oznamovacie zariadenie**

*(miestna kabelizácia, optické vedenia, dispozičné zapojovače, informačné a rozhlasové zariadenia, WAN a LAN siete, IRIS, prenosové zariadenia, zálohované zdroje)*

**23** **Dielenská technológia**

*(výťahy, náhradné prúdové zdroje)*

**24 Silnoprúdová technológia**

*(transformovne, motorické a ovládacie rozvody, energetické zariadenia)*

**25 Radiofikácia**

**26Elektrická požiarna signalizácia (EPS)**

**27** **Elektrická zabezpečovacia signalizácia (EZS)**

**29 Kontrola a riadenie TP NET – technologický proces napájania elektrifikovaných tratí**

*(RSS, DLR)*

**Stavebné objekty (SO)** (začínajú číslom 3)

**31 Príprava územia**

*(búracie práce, odstránenie stavieb, terénne úpravy, výrub stromov)*

**32 Železničný spodok, železničný zvršok, železničné nástupištia**

**33 Mosty a umelé stavby**

*(železničné aj cestné, priepusty, mostné provizóriá, podchody)*

**34 Pozemné stavby**

*(budovy, nástupištné prístrešky, nakladacie a vykladacie rampy, spevnené plochy, oplotenia, káblovody, sadové a parkové úpravy, protihlukové opatrenia, výťahy)*

**35 Trakčné vedenie a energetika**

*(trakčné vedenia (TV), trakčné napájacie stanice (TNS), spínacie stanice (SpS), rozvody nízkeho napätia (nn), vysokého napätia (vn) aj veľmi vysokého napätia (vvn), t.j. prípojky, transformovne, vonkajšie osvetlenie, elektrický ohrev výhybiek (EOV), diaľkové ovládanie úsekových odpojovačov (DOO) protikorózna ochrana úložných zariadení a konštrukcii)*

**36 Slaboprúdové rozvody**

**37 Inžinierske siete**

*(voda, kanalizácia, plyn, produktovod, parovody, odlučovače ropných látok)*

**38 Cesty a prístupové komunikácie**

**39 Ostatné**

*(vegetačné úpravy, rekultivácie, úpravy korýt riek a potokov)*

Názvoslovie a číslovanie objektov a súborov vychádza z nasledujúceho princípu:

* SO – stavebný objekt, PS – prevádzkový súbor,
* 6 miestne číslo, rozdelené na 3 dvojice, ktorých význam je nasledovný:

- prvé dvojčíslie označuje poradové číslo UČS, v ktorej je SO / PS zaradený,

- druhé dvojčíslie označuje profesijný odbor (podľa vyššie uvedených tabuliek),

- tretie dvojčíslo označuje poradie SO / PS v danej UČS a danom profesijnom odbore.

* názov objektu alebo súboru.
* pokiaľ sa v číselnom označení vyskytuje siedme číslo .x, ide o podobjekt prislúchajúci k hlavnému PS/SO

Príklad: SO 05-33-08 ŽST SPIŠSKÁ NOVÁ VES, podchod pre cestujúcich v žkm 172,242

znamená: Stavebný objekt v UČS 05 traťový úsek Markušovce – ŽST SPIŠSKÁ NOVÁ VES,

profesijný odbor Mosty a umelé stavby,

ôsmy stavebný objekt v danom profesijnom odbore pre UČS 05.

Názov a čísla PS alebo SO sú trvalé a objavujú sa vždy rovnako vo všetkých stupňoch dokumentácie a v ostatnej komunikácii. Súčasťou správ a technickej dokumentácie (výkresov) je kompletný názov objektovej zostavy.

1. Ak sa v súťažných podkladoch alebo DVZ (v prílohe č. 6a súťažných podkladov) uvádza odkaz na technické špecifikácie v poradí: slovenské technické normy, ktorými sa prevzali európske normy, európske technické osvedčenia, spoločné technické špecifikácie, medzinárodné normy, iné technické referenčné systémy zavedené európskymi úradmi pre normalizáciu alebo, ak také neexistujú, národné technické osvedčenia alebo národné technické špecifikácie týkajúce sa uskutočnenia stavebných prác a používania stavebných výrobkov; alebo ak sa technické požiadavky odvolávajú na konkrétneho výrobcu, výrobný postup, značku, patent, typ, krajinu, oblasť alebo miesto pôvodu alebo výroby, umožňuje sa uchádzačom predloženie ponuky s ekvivalentným riešením, resp. vyhovujúcimi vlastnosťami materiálov, minimálne takých parametrov, aké sú požadované.
2. Pri zhotovovaní stavby musia byť rešpektované najmä:
* Právne predpisy EÚ a SR
* Vyhlášky UIC
* Slovenské technické normy (STN resp. STN EN)
* Technické normy železníc
* Predpisy ŽSR
* Všeobecné technické požiadavky kvality stavieb č. 26841/2001-O420 z 1.7.2010 v aktuálnom znení (ďalej len „VTPKS“)
* Podmienky používania, príp. navrhovania alebo projektovania vydané výrobcami alebo dodávateľmi použitých komponentov
1. Vzhľadom k tomu, že v  DVZ sa uvádzajú technologické zariadenia a typy od konkrétneho výrobcu alebo konkrétny typ, obstarávateľ pripúšťa ekvivalentné riešenie, ktoré musí spĺňať požiadavku kompatibility a musí byť plnohodnotne implementovateľné.
2. Technológie musia byť implementované do aktuálneho prostredia s využitím stávajúcich rozhraní s možnosťou manažovania v dohľadových systémoch.
3. Predpisy obstarávateľa uvedené v tejto kapitole sa nachádzajú v zozname predpisov na internetovej stránke <https://www.zsr.sk/dopravcovia/legislativa/predpisy-zsr/>
	1. Záujemca v prípade potreby si ich môže objednať a  zakúpiť na adrese: *Železnice Slovenskej republiky, Centrum logistiky a obstarávania, Dotačný sklad Bratislava hlavná stanica, Námestie Franza Liszta č. 1, 811 04 Bratislava, telefón: +421 2 2029 4242*.
	2. Obstarávateľ poskytne predpisy obstarávateľa súvisiace s plnením predmetu Zmluvy úspešnému uchádzačovi bezodkladne po jeho vyžiadaní.
4. Povinnosťou úspešného uchádzača je zabezpečiť označenie zamestnancov úspešného uchádzača a zamestnancov Podzhotoviteľov úspešného uchádzača bezpečnostným štítkom v súlade s predpisom ŽSR Z2 Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach Železníc Slovenskej republiky. Bezpečnostné štítky si zabezpečí úspešný uchádzač na vlastné náklady na adrese: ŽSR, Centrum logistiky a obstarávania, Stredisko logistiky Trnava, Staničná 8, 917 01 Trnava, Telefón: +421 33 2295046.
5. Povinnosťou úspešného uchádzača je zabezpečiť pre všetkých pracovníkov úspešného uchádzača povolenia vstupu na pozemky a do objektov ŽSR. To isté platí pre všetky dopravné prostriedky úspešného uchádzača. Vstupy pracovníkov a vjazd dopravných prostriedkov na pozemky a do objektov ŽSR si úspešný uchádzač vybaví v súlade s predpisom ŽSR Z9 Povoľovanie vstupu do obvodu dráhy v správe ŽSR. Stavebné povolenia na zariadenia stavenísk a schválenie dopravných trás pre prístup na stavenisko príslušným dopravným orgánom si zabezpečí úspešný uchádzač sám. Pred zahájením prác úspešný uchádzač požiada správcov sietí o presné vytýčenie polohy všetkých inžinierskych sietí.

Ak úspešný uchádzač použije iné prístupové komunikácie alebo miesta pre zariadenie staveniska, ako je odporučené v DVZ a na týchto plochách sa bude nachádzať vzrastlá zeleň, povolenie na jej odstránenie je úspešný uchádzač povinný zabezpečiť sám a na vlastné náklady, vrátane zaplatenia výšky spoločenskej hodnoty za odstránené dreviny stanovenej príslušným povolením, vrátane dendrologického prieskumu, prípadne akýchkoľvek iných súvisiacich nákladov.

1. Požaduje sa zabezpečiť realizáciu diela (stavebných prác) podľa DRS.
2. Úspešný uchádzač/Zhotoviteľ musí koordinovať svoje práce so zhotoviteľom:
	1. stavby „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy. Časť: A.1 Poprad Tatry (mimo) - Vydrník“.
	2. veľkoplošných (dočasných) pútačov, ktoré budú umiestnené na mieste stavby v čase jej realizácie. Obstarávateľ bude informovať úspešného uchádzača, kto je zhotoviteľom týchto pútačov, po ukončení predmetného verejného obstarávania.
	3. stálych tabúľ, ktoré budú umiestené na mieste stavby po jej skončení. Obstarávateľ bude informovať úspešného uchádzača, kto je zhotoviteľom týchto tabúľ, po ukončení predmetného verejného obstarávania.

**Príloha č. 9a súťažných podkladov**

**Dokumentácia pre realizáciu stavby**

**Príloha č. 9b súťažných podkladov**

**Výkaz výmer**

**Príloha č. 9c súťažných podkladov**

**Zdôvodnenie jednotkovej ceny**