

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

**„Elektrizace trati Praha-Smíchov –
Hostivice“**

Datum vydání: 15. 11. 2024

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1 Předmět díla	3
1.2 Hlavní cíle stavby	3
1.3 Umístění stavby, základní charakteristika trati (objektu, zařízení)	3
2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	4
2.1 Podklady a dokumentace	4
2.2 Související podklady a dokumentace.....	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA.....	5
4.1 Všeobecně.....	5
4.2 Dopravní technologie.....	5
4.3 Zabezpečovací zařízení	5
4.4 Sdělovací zařízení	7
4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	7
4.6 Železniční svršek a spodek	9
4.7 Nástupiště	10
4.8 Mosty, propustky, zdi	11
4.9 Železniční přejezdy	12
4.10 Ostatní objekty	12
4.11 Pozemní stavební objekty	13
4.12 Životní prostředí	13
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	14
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	15
7. PŘÍLOHY.....	15

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve VTP. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

ŽDC	Železniční dopravní cesta
RBC	Radiobloková centrála
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
PPV.....	Pohotovostní pracoviště výpravčího
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
POTV.....	Prostor ohrožení trakčním vedením

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět díla

- 1.1.1 Předmětem díla „**Elektrizace trati Praha-Smíchov – Hostivice**“ je vypracování **Záměru projektu** (dále jen „ZP“) podle dokumentu MD „Pravidla přípravy a realizace akcí dopravní infrastruktury financovaných Státním fondem dopravní infrastruktury, čj.: MD-46506/2024-910/1, 08/2024 (dále jen „Pravidla MD“) a **Doprovodné dokumentace** (dále také „DD“).
- 1.1.2 Dokumentace ve stupni ZP bude členěna podle Pravidel MD včetně všech stanovených příloh. Přílohy budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti. Pro potřeby projednání, zejména v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P2 směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen „SŽ SM011“). Dokumentace ZP bude zpracována ve vizuálním stylu a jednotné struktuře SŽ, šablona dokumentace je ke stažení na Portálu modernizace dráhy na webových stránkách: <https://modernizace.spravazeleznic.cz/nastroje/sablonyzameruprojektu>. Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání ZP na Centrální komisi MD.
- 1.1.3 Zpracování ekonomického hodnocení bude provedeno podle platné resortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a SŽ.
- 1.1.4 Součástí plnění je i zpracování Doprovodné dokumentace (DD). Požadavky na provedení a rozsah Doprovodné dokumentace jsou uvedeny v odst. 5.1.2 Rozsah a členění Doprovodné dokumentace.
- 1.1.5 Součástí plnění je i zajištění a doplnění potřebných podkladů, (nad rámec podkladů uvedených v kapitole 2. těchto ZTP) a mapových podkladů, nezbytných ke zpracování ZP.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Cílem díla je elektrizace celého úseku za účelem dekarbonizace železniční sítě, zajištění požadavku interoperability, zvýšení přechodnosti, zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy a zvýšení kapacity dráhy.

1.3 Umístění stavby, základní charakteristika trati (objektu, zařízení)

- 1.3.1 Stavba bude probíhat na trati č. 122 (dle KJŘ) v úseku Praha-Smíchov – Hostivice TU 0711.

Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S602400073
Kraj	Praha, Středočeský
Okres	Hlavní město Praha, Praha-západ
Katastrální území	Smíchov, Hlubočepy, Radlice, Jinonice, Košíře, Motol, Stodůlky, Zličín, Hostivice
Správce	OŘ Praha

Údaje o trati

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6, F3
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	34300
Číslo trati podle TTP	528 A
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	122
Číslo traťového a definičního úseku	071102, 071110, 071104, 071112, 071106, 0711E1, 0711B1, 0711F1 a 0711C1

Traťová třída zatížení	C3
Maximální traťová rychlost	70
Trakční soustava	motorová
Počet traťových kolejí	1

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Podklady a dokumentace

- 2.1.1 Geodetické a mapové podklady budou předány Zhotoviteli po podpisu smlouvy. Rozsah předávaných podkladů je uveden v čl. **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** těchto ZTP.
- 2.1.2 Koncepce rozvoje elektrické trakce v České republice (Zpracovatel MD ČR 2023, viz <https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Koncepce-rozvoje-elektricke-trakce-2023.pdf.aspx?lang=cs-CZ>)

2.2 Související podklady a dokumentace

- 2.2.1 Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov (DSP)
- 2.2.2 Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) - Kladno (mimo) (DSP)
- 2.2.3 Seznam objektů, zařízení a inženýrských sítí ve správě SPS OŘ Praha
- 2.2.4 Zákresy inženýrských sítí, studen a odpadních jímek SPS

Zde vyjmenované související podklady a dokumentace dle bodu 2.2 budou předány Zhotoviteli po podpisu smlouvy.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací, a to i cizích investorů.
- 3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
- Modernizace trati Praha Ruzyně (mimo) - Kladno (mimo) (investor SŽ – SSZ, příprava projektu stavby, Ing. Jakub Lípa, e-mail LipaJ@spravazeleznic.cz, m: 607 036 638)
 - Zaokružování železničního spojení letiště Václava Havla do trati Praha – Letiště VH – Kladno (investor SŽ – SSZ, příprava záměru projektu stavby, Ing. Jakub Lípa, e-mail LipaJ@spravazeleznic.cz, m: 607 036 638)
 - Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun (investor SŽ – SSZ, příprava projektu stavby, Ing. Marcela Domanická, e-mail Domanicka@spravazeleznic.cz, m: 727 874 374)
 - Dopravní komplex Smíchov (investor SŽ – SSZ, příprava projektu stavby, Ing. Daniel Dlubal, e-mail Dlubal@spravazeleznic.cz, m: 607 068 978)
 - Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov (investor SŽ – SSZ, stavba v realizaci, Patrik Karadi, e-mail Karadi@spravazeleznic.cz, m: 607 094 309)
 - Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov (investor SŽ – SSZ, stavba v realizaci, Patrik Karadi, e-mail Karadi@spravazeleznic.cz, m: 607 094 309)
 - Nová Radlická radiála (investor MHMP, stavba v přípravě, Michal Votava, m: 606 096 659)
 - Studie proveditelnosti ŽUP včetně RS (ve fázi zpracování, kontakt: Ing. Martin Vaněk, Ph.D., m: 702 287 876)
 - Rekonstrukce mostu v km 3,715 trati Praha Smíchov – Hostivice (zrealizováno 2019)
 - Rekonstrukce mostu v km 4,355 trati Praha Smíchov – Hostivice (zrealizováno 2019)

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Zhotovitel zpracuje vazbu na Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty (JZP ŽDC). Stavové informace (logy), doplňková data a záznamy zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a DOTS budou ukládány v Jednotném záznamovém prostředí železniční dopravní cesty do vybraných užitečných úložných oblastí (UÚO). Při návrhu vazby na JZP ŽDC bude postupováno dle dokumentu „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“ viz příloha č. 7.1.1 těchto ZTP. Popis vazby na JZP ŽDC bude popsán v samostatné kapitole ZP.
- 4.1.2 Zhotovitel je povinen zkonzultovat s odborem památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy a Národním památkovým úřadem technické řešení trakčního vedení na památkově chráněných objektech ve fázi DD. Památkově chráněné mosty jsou uvedené v odst. 4.8.1.8 těchto ZTP.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Zhotovitel projedná dopravní technologii se všemi dotčenými složkami a vyžádá si aktuální písemné podklady. Provozní a dopravní technologie bude zpracována podle požadavků přílohy P2 směrnice SŽ SM011.
- 4.2.2 Pro stanovení rozsahu elektrizace budou popsány současné a výhledové místní práce a obsluha vleček.
- 4.2.3 Výhledový rozsah osobní dopravy bude sestaven Zhotovitelem na základě vyjádření objednatelů veřejné drážní osobní dopravy a odsouhlasen GR SŽ O6. Výhledový rozsah nákladní dopravy poskytne GR SŽ O6 na základě žádosti Zhotovitele.
- 4.2.4 Pro všechny dopravní bude navrženo a posouzeno rozdělení TV do jednotlivých sekcí.
- 4.2.5 Ve variantách bude prověřeno umístění neutrálního pole u styku soustav 3 kV DC a 25 kV 50 Hz AC též s ohledem na umístění návěstidel a dynamiku jízdy vlaků. Z důvodu nepříznivých sklonových poměrů při odjezdu z ŽST Praha-Smíchov je nutné prověřit průjezd neutrálním polem ve sklonu při jízdě do stoupání pro osobní, nákladní i soupravné vlaky. Upozorňujeme, že od km 1,7 za krajní výhybkou č. 36 ŽST Praha-Smíchov do až do ŽST Praha-Waltrovka je souvislé stoupání přibližně 14-15 ‰. Návrh bude rovněž koordinován s návrhem na umístění styku soustav v rámci stavby „Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun“.
- 4.2.6 Bude dopravně-technologicky prověřeno zřízení nových zastávek Praha-Konvářka a Praha-Hlubočepy zastávka dle návrhu Metropolitního plánu hlavního města Prahy. Zastávky Praha-Hlubočepy zastávka i Praha-Konvářka v minulosti existovaly, ale byly zrušeny z důvodů nízkého využití, proto bude zpracována analýza, zda je nutné a hospodárné je obnovovat, když je území obslouženo kvalitněji MHD s větší četností spojů. Pro potřeby ekonomického hodnocení budou stanoveny vyvolané prodloužení jízdních dob vlivem zastavení v těchto zastávkách.

4.3 Zabezpečovací zařízení

4.3.1 Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1 V celém úseku mezi ŽST Praha-Smíchov spol. n. – Hostivice jsou použita staniční, přejezdová a traťová zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Jako staniční zab. zař. jsou provozována SZZ typu ESA 11 s panely EIP a PMI s umístěním technologických PC v ŽST Praha-Smíchov s obsluhou z CDP Praha:
- 4.3.1.2 Přejezdová zabezpečovací zařízení v celém úseku jsou 3. kategorie s indikacemi do obsazené dopravní.
- 4.3.1.3 Traťová zabezpečovací zařízení v celém úseku jsou 3. kategorie zpravidla integrovaná do SW SZZ (vyjma TZS Praha-Zličín-Hostivice, které je AHP-03D).

- 4.3.1.4 Zjišťování volnosti je v celém úseku zajištěno prostřednictvím počítačů náprav a ASC2000 s umístěním ve stavědlových ústřednách.
- 4.3.1.5 Kabelizace je provedena plněnými kabely, zpravidla typu TZE.
- 4.3.1.6 ŽST Hostivice je v současném stavu zabezpečena SZZ 2. kategorie – EMZZ vzor 5007. Obsluha je z dopravní kanceláře a závislých stavědel č. 1 a 2. Výhybky jsou zabezpečeny mechanickými přestavníky a závorníky. Výchozím stavem v ŽST Hostivice bude stav po stavbě „Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“, kde se ŽST Hostivice vybavuje kompletním novým zabezpečovacím zařízením.
- 4.3.1.7 Trať bude v rámci stavby „Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“ vybavena balíзами a neproměnnými návěstidly ETCS.
- 4.3.1.8 Pro úsek Praha-Smíchov (mimo) – Hostivice (mimo) bude rovněž zřízena samostatná radiobloková centrála. Dále dojde k úpravě GPK v celém úseku a zřízení dynamického zarážedla na konci odvrátne koleje 3a v ŽST Praha-Žvahov.

4.3.2 Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1 Dojde k posouzení zabezpečovací kabelizace a zabezpečovacích zařízení dotčených výstavbou elektrické trakce podle ČSN 34 2040 ed.2. Dle výsledků stanovit rozsah nutných úprav (zřízení uzemnění kabelů apod.).
- 4.3.2.2 Výstavbou TV nesmí dojít k omezení viditelnosti stávajících návěstidel, nutná koordinace s návrhem umístění konstrukčních prvků TV.
- 4.3.2.3 Pro napájení staničních zabezpečovacích zařízení v ŽST Praha-Žvahov, Praha-Waltrovka, Praha-Stodůlky, Praha-Zličín prověřit možnost zřízení druhé přípojky z el. trakce. V případě realizace opatřit přípojky z TV měřením spotřeby el. energie a dálkovým přenosem naměřených dat.
- 4.3.2.4 Součástí díla budou případné úpravy veškerých zabezpečovacích zařízení dle požadavků plynoucích ze zpracované dopravní technologie a záměrů na dílčí zvýšení traťové rychlosti.
- 4.3.2.5 Návrh řešení bude respektovat **Prováděcí nařízení komise (EU) 2023/1694** ze dne 10. srpna 2023, kterým se mění nařízení: (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1300/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1304/2014 a prováděcí nařízení (EU) 2019/777, účinnost od 28. 9. 2023 a **Prováděcí nařízení komise (EU) 2023/1695** ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení nařízení (EU) 2016/919.
- 4.3.2.6 Traťová část ETCS musí poskytovat mobilní částí ETCS předávání návěstí pro elektrický provoz – obecně se týká o přenos proměnných i neproměnných návěstí pro elektrický provoz.
- 4.3.2.7 Návrh řešení zajistí přenos informací z DŘT do RBC.
- 4.3.2.8 Poloha prvků infrastrukturní části systému ETCS musí odpovídat příloze Q směrnice SŽ SM014, tedy poloze původně navržené pro cílový stav adresného softwaru RBC, v případě, že dojde k posunu jednotlivých prvků v rámci této akce, bude nutné aktualizovat adresný software RBC.
- 4.3.2.9 Jakákoliv manipulace s balíзами ETCS v rámci této stavby se musí řídit předpisem SŽ T129 "Údržba prvků evropského vlakového zabezpečovacího systému (prozatímní) ve znění změny č. 1 a 2".
- 4.3.2.10 Pokud dojde k ovlivnění systému SZZ, DOZ, PPV, RBC, JOP, je nutné počítat s aktualizací adresného softwaru.

4.4 Sdělovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 V ŽST Praha-Žvahov, Praha-Waltrovka, Praha-Stodůlky a Praha-Zličín je provozovány místní kabelizace, která je tvořena zpravidla kabely typu TZE a místními optickými kabely.
- 4.4.1.2 V ŽST Praha-Žvahov, Praha-Waltrovka, Praha-Stodůlky a Praha-Zličín a na zastávce Praha-Cibulka jsou digitální rozhlasové ústředny RÚ IP60.
- 4.4.1.3 V ŽST Praha-Žvahov, Praha-Waltrovka, Praha-Stodůlky a Praha-Zličín je provozován autonomní samozhášecí systém ASHS.
- 4.4.1.4 V ŽST Praha-Žvahov, Praha-Waltrovka, Praha-Stodůlky a Praha-Zličín je provozován kamerový systém IP Hikvision s úložištěm v ŽST Praha-Zličín.
- 4.4.1.5 V ŽST Praha-Žvahov, Praha-Waltrovka, Praha-Stodůlky a Praha-Zličín jsou zřízeny IP tel. zapojovače a náhradní telefonní zapojovače.
- 4.4.1.6 V ŽST Praha-Žvahov, Praha-Waltrovka, Praha-Stodůlky a Praha-Zličín je provozována EZS typu Galaxy.
- 4.4.1.7 V ŽST Praha-Žvahov, Praha-Waltrovka, Praha-Stodůlky a Praha-Bude je provozován systém dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS).
- 4.4.1.8 V celém úseku Praha-Smíchov – Hostivice je položen traťový kabel 10XN0,8 TECKPFLEZE, dvě HDPE trubky a dálkový optický kabel 72 vláken.
- 4.4.1.9 Výchozím stavem v ŽST Hostivice bude stav po stavbě „Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“, kde se ŽST Hostivice vybavuje kompletním novým sdělovacím zařízením včetně místní optické a metalické kabelizace.
- 4.4.1.10 Traťový úsek je pokryt rádiovým signálem GSM-R z níže uvedených BTS:
- Praha Smíchov (50°03 53.93, 14°24 27.18)
 - Praha Hlubočepy (50.0392986N, 14.3913319E)
 - Praha Konvářka (50.0545086N, 14.4017339E)
 - Praha Jinonice (50.0554067N, 14.3742700E)
 - Praha Cibulka (50.0646325N, 14.3632961E)
 - Praha Zličín (50.0640639N, 14.2983733E)

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 Bude posouzena sdělovací kabelizace a sdělovací zařízení dotčených výstavbou elektrické trakce 25 kV, 50 Hz. Dle výsledků bude stanoven rozsah nutných úprav (zařízení uzemnění kabelů apod.).
- 4.4.2.2 Bude navržena případná úprava a doplnění DDTS pro začlenění nově navrhované technologie.
- 4.4.2.3 V případě, že budou navrženy pokládky kabelů pro zabezpečovací zařízení, bude součástí dokumentace doplnění HDPE trubek pro budoucí zafouknutí traťového optického kabelu (TOK).
- 4.4.2.4 V případě, že bude navržena rekonstrukce stávajících zastávek, případně budou zastávky navrženy nové, bude součástí Dokumentace jejich vybavení kamerovým systémem, rozhlasovým zařízením a případně informačním systémem (dle vnitřních předpisů).

4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 Trať je bez trakčního vedení.
- 4.5.1.2 V traťovém úseku se nacházejí kabely a zařízení Správy Elektrotechniky a energetiky OŘ Praha.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 V případě potřeby bude součástí dokumentace úprava nebo doplnění napájení pro nové technologie. (DŘT, DDTS atd.)
- 4.5.2.2 Návrh nového trakčního vedení bude v celém úseku Praha-Smíchov (mimo) – Hostivice (mimo) navržen na trakční soustavu 25 kV, AC 50 Hz.
- 4.5.2.3 Dle zpracované dopravní technologie budou provedeny energetické výpočty, na základě, kterých bude v celém rozsahu stavby navrženo trakční vedení v napěťové trakční soustavě "S" 25 kV AC, 50 Hz.
- 4.5.2.4 Budou provedeny/zpracovány energetické výpočty. Při provozních stavech bude dodrženo napětí U střední užitečné podle ČSN EN 50388. Při mimořádných stavech napájecí soustavy, tj. výpadku nebo výluce napájecí stanice, bude zhotovitel uvažovat se splněním minimálního trvalého napětí U_{min1} podle ČSN EN 50163. V případě potřeby bude zpracována spínací stanice.
- 4.5.2.5 Návrh trakčního vedení bude proveden tak, aby umožnil zvýšení traťové rychlosti formou optimalizace GPK.
- 4.5.2.6 Návrh trakčního vedení bude proveden tak, aby umožnil rekonstrukci nástupišť ve stanicích a zastávkách, které doposud neodpovídají normovým parametrům.
- 4.5.2.7 Budou podrobně zmapovány izolační vzdálenosti od všech umělých staveb, křížení tratí, nadzemního elektrického vedení a navržená vhodná technická řešení, resp. opatření.
- 4.5.2.8 Pro zajištění vodivosti zpětné trakční cesty budou navrženy potřebná opatření na kolejovém svršku (svažení kolejnice, doplnění zkratovacích lan, výměna stykových transformátorů. atd.)
- 4.5.2.9 Všechna nová elektrická zařízení budou přednostně navržena na pozemky SŽ.
- 4.5.2.10 Budou prověřeny vlivy střídavé soustavy 25 kV na všechna sdělovací a zabezpečovací zařízení okolních tratí a připojených vleček. Je nutné prověřit vliv trakce na tramvajové tratě v oblasti Hlubočep a Řep (ŽST Praha-Zličín). Trolejové vedení tramvajové trati je vedeno až k čelní nakládkové rampě na koleji vlečky odbočující z výhybky č. 5 ŽST Praha-Zličín. Budou navržena opatření pro eliminaci vlivů na trakce tramvajové tratě.
- 4.5.2.11 Návrh polohy neutrálního pole u styku soustav bude proveden v návaznosti na prověření dle odst. 4.2.5 těchto ZTP.
- 4.5.2.12 Je nutné určit případné dopady výstavby elektrifikace na stávající technologii GSM-R na řešené trati (viz odst. 4.4.1.8 těchto ZTP) včetně dopadů na provoz (výluky atd.)
- 4.5.2.13 Trakční vedení musí být vytvořeno dle předpisu SŽ TS-1/2020-E Trakční vedení soustav AC 25 kV, 50 Hz a DC 3 kV pro rychlost do 200 km/h (včetně), 2. vydání.
- 4.5.2.14 Musí být provedeny úpravy týkající se především přeložek, ochran, uzemnění nebo jiných úprav (např. kabely SSZT, linky VN, NN; ochrana místní rozvodné sítě, křížení vodovodů a kanalizací, plynovodů atd.).
- 4.5.2.15 Bezpodmínečně musí být zpracováno KSU a TP v celém dotčeném úseku, která bude také stavbou dotčena a kde bude KSU a TP potřeba aktualizovat.
- 4.5.2.16 Veškeré ukolejnění prvků zabezpečovacího zařízení v POTV (návěstidla, výstražníky přejezdů, přejezdníky, aj.) řešit z důvodů zvýšení ochrany ZZ, které je elektronického typu pomocí nepřímého ukolejnění přes průrazku s opakovatelnou funkcí (zpravidla 500 V).
- 4.5.2.17 Zrušit zbývající izolované styky po zrušených kolejových obvodech v jednotlivých stanicích a traťových úsecích, překlenutí propojkami je z dlouhodobého hlediska nepřípustné.

- 4.5.2.18 Všechny elektrizované koleje a koleje pro vedení zpětných trakčních proudů zřídit přednostně jako bezstykové. Do výhybek vložit srdcovkové a jazykové propojky. Zásadně musí být postupováno dle předpisu SŽ S3.
- 4.5.2.19 Koleje mimo POTV oddělit od zbytku kolejiště lepenými izolovanými styky se zkratovacími propojkami (zpravidla neelektrizované odbočné tratě a vlečkové a manipulační koleje, aj.).
- 4.5.2.20 Napájecí, zesilovací, obcházecí, a jiné vedení konstruovat tak, aby se nacházelo přednostně mimo pantografovou oblast a nerozšiřovalo POTV. Tam, kde napájecí, zesilovací, obcházecí, a jiné vedení je zavěšeno na vnitřní straně trakční podpěry nebo přechází z vnější strany trakční podpěry na vnitřní stranu a naopak, nebo přechází z jedné strany koleje na druhou, tzn., kde hrozí zásah těchto vedení do pantografové oblasti, vždy přeměřit a protokolárně doložit rozhodnutí o zásahu do pantografové oblasti a tím určit, zda je nutno rozšířit POTV.
- 4.5.2.21 Přeměřit a protokolárně doložit taktéž rozhodnutí o zásahu do pantografové oblasti, resp. do oblasti POTV pro další prvky v blízkosti kolejiště jako jsou mosty, lávky, vrchní vedení, aj.
- 4.5.2.22 Návrh TV bude koordinován se všemi projekčními složkami umísťovat kovové části a zařízení, která by musela být chráněna ukolejněním, pokud možno mimo POTV.
- 4.5.2.23 Návrh TV bude koordinován s projektem zabezpečovacího zařízení tak, aby poloha návěstidel byla v koordinaci s polohou částí trakčního vedení (trakční podpěry, kotvení, směrová lana atp.), a aby byla návěstidla dostatečně vzdálena od elektrických dělení a neutrálních polí TV.
- 4.5.2.24 Návrh trakčního vedení bude proveden tak, aby umožnil případnou výhledovou rekonstrukci železničního spodku včetně odvodnění, bez zásahů do již vybudovaného trakčního vedení v rámci stavby elektrizace.
- 4.5.2.25 U budov, přístřešků a u jiných pochozích míst bude trakční vedení navrženo (trakční podpěry) tak, aby živá část TV byla v dostatečné vzdálenosti. Zábrany použít jen v nejnútnejších případech.
- 4.5.2.26 Napájení zatrolejovaných manipulačních kolejí provádět zásadně odpojovači místního významu (odpojovače se zkratovacími noži, odpojovače ve funkci zkratovačů).
- 4.5.2.27 Nadjezdy budou opatřeny proti dotykovými zábranami dle ČSN EN 50 122-1 v aktuální edici.
- 4.5.2.28 Bude navržena koncepce technického řešení trakčního vedení na památkově chráněných mostech a je nutné zajistit písemné předjednání s Národním památkovým ústavem.
- 4.5.2.29 V případě instalací nových technologických celků spojených s realizací výstavby elektrizace tratě je nutné tyto celky samostatně napájet a odměřit na vstupu jejich spotřebu elektrické energie.

4.6 Železniční svršek a spodek

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 V řešeném úseku Praha-Smíchov (mimo) – Hostivice (mimo) jsou kolejnice S 49 z roku 1989 svařené do BK.
- 4.6.1.2 Na většině úseku jsou pražce typu SB8 z let 1980, 1986, 1987, 1989 a 1998. Mezi km 15,386-15,550 (ŽST Praha-Zličín) jsou pražce typu SB8 z roku 2017. V úseku km 11,137-11,966 (výhybna Praha-Stodůlky) jsou pražce typu SB6 z roku 1986. V úseku km 8,529-8,845 (na úseku Praha-Waltrovka – Praha-Stodůlky) se nachází pražce typu B03 z roku 2017.
- 4.6.1.3 Průjezdny průřez je Z-GC a traťová třída zatížení je C3/70.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Bude prověřen aktuální stav železničního spodku a svršku, vyhodnocení stávajícího stavu proběhne na základě pochůzky správce, projektanta a zástupce GR SŽ O13 a podle vyhodnocení technického stavu a požadavků dopravní technologie budou navrženy nezbytné úpravy. V rámci definování rozsahu prací na žel. svršku a spodku budou zohledněny požadavky na zvýšení rychlosti a zvýšení traťové třídy.
- 4.6.2.2 Nový stav GPK bude sledovat zavedení rychlostního profilu V130 v celém úseku s dopočtem výhledového RP V150.
- 4.6.2.3 Bude zpracován IGP v rozsahu archivní rešerše.

4.7 Nástupiště

4.7.1 Popis stávajícího stavu

4.7.1.1 Praha-Žvahov

- 4.7.1.2 1.nástupiště – vnější u koleje č.1 z roku 1985, konstrukce SUDOP T + desky K150 a částečně asfaltový povrch, výška hrany nad TK 300 mm, není bezbariérové.
- 4.7.1.3 2.nástupiště – vnější u koleje č.3 z roku 1985, opravné práce v roce 2018, konstrukce SUDOP T + desky K150 a částečně asfaltový povrch, výška hrany nad TK 300 mm, není bezbariérové.

4.7.1.4 Praha Jinonice

- 4.7.1.5 1.nástupiště – vnější u koleje č.1 vybudováno v investici v roce 2017, prefabrikát typu L bez konzolové desky, povrch dlažba, výška hrany nad TK 550 mm, je bezbariérové.

4.7.1.6 Praha Cibulka

- 4.7.1.7 1.nástupiště – vnější u koleje č.1, poslední opravné práce v roce 2017, konstrukce SUDOP T + desky K150 a částečně povrch dlažba, výška hrany nad TK 350 mm, není bezbariérové.

4.7.1.8 Praha-Stodůlky

- 4.7.1.9 1.nástupiště – vnější u koleje č.1 z roku 1980, konstrukce SUDOP T + desky K150 a částečně asfaltový povrch, výška hrany nad TK 250 mm, není bezbariérové.
- 4.7.1.10 2.nástupiště – vnější u koleje č.3 z roku 1980, opravné práce v roce 2018, konstrukce SUDOP T + desky K150 a částečně asfaltový povrch, výška hrany nad TK 300 mm, není bezbariérové.

4.7.1.11 Praha-Zličín

- 4.7.1.12 1.nástupiště – vnější u koleje č.2 vybudováno v investici v roce 2017, prefabrikát typu L bez konzolové desky, povrch dlažba, výška hrany nad TK 550 mm, je bezbariérové
- 4.7.1.13 2.nástupiště – jednostranné, mezi kolejemi 1a / 4a, vybudováno v investici v roce 2017, prefabrikát typu L bez konzolové desky, povrch dlažba, hrana pouze u koleje č.1, výška hrany nad TK 550 mm, je bezbariérové.

4.7.1.14 Hostivice-Sadová

- 4.7.1.15 1.nástupiště – vnější u koleje č.1 vybudováno v investici v roce 2014, prefabrikát typu H130, povrch dlažba, výška hrany nad TK 550 mm, je bezbariérové.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Bude navržena rekonstrukce nástupišť ve všech stanicích a zastávkách v dotčeném úseku, která neodpovídají normovým parametrům.
- 4.7.2.2 Při rekonstrukci nástupišť počítat s instalací chráničků tak, aby umožnily v budoucnu, pokud možno jednoduchou instalaci rozhlasu a případných dalších sdělovacích

zařízení a/nebo osvětlení, a nebylo nutno do nově zrekonstruovaných nástupišť opětovně stavebně zasahovat.

- 4.7.2.3 Bude prověřena výstavba nových zastávek Praha-Konvářka a Praha-Hlubočepy zastávka dle návrhu Metropolitního plánu hlavního města Prahy, a to z hlediska technického, územního, dopadů na investiční náklady a ekonomické hodnocení. Objednatel následně rozhodne, zda zastávky budou součástí stavby nebo se bude požadovat pouze zajištění stavební připravenosti. Upozorňujeme, že GPK v km 3,9 až 4,2 nesplňuje parametry, které by umožnily výstavbu nástupiště uvažované zastávky Praha-Hlubočepy zastávka.

4.8 Mosty, propustky, zdi

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 V řešeném úseku Praha Smíchov (mimo) – Hostivice (mimo) se nachází 18 mostů a 24 propustků.
- 4.8.1.2 Konstrukce č. 1 mostu v ev. km 3,715 má rozpětí 20 m. Na mostě se nachází jedna kolej, délka celého mostu je 168,18 m, šířka mostu je 8,9 m a počet konstrukcí je 8. Materiál konstrukce č. 1 je ocel, materiál zbylých 7 konstrukcí je cihelné zdivo. Materiál podpěr je kamenné zdivo. Rok výstavby NK a podpěr je 1872, do roku 2019 se datuje výstavba konstrukce č. 1 a také sanace zbylých 7 konstrukcí. V případě podpěr je rok výstavby taktéž 1872 a k sanaci došlo v roce 2019. Most překonává silnici III. třídy, železniční dráhu ve správě SŽ a samotné Prokopské údolí. Stav mostu hodnocen 1/1.
- 4.8.1.3 Most v ev. km 12,478 má rozpětí 42,8 m. Na mostě se nachází jedna kolej, délka celého mostu je 95,5 m, šířka mostu je 5,8 m a nachází se zde jedna konstrukce. Materiál konstrukce je ocel a materiál podpěr je beton. Rok výstavby NK je 1980, rok výstavby podpěr je 1981. K sanaci dosud nedošlo. Most překonává silnici I. třídy.
- 4.8.1.4 Most v ev. km 14,246 má rozpětí 60 m. Na mostě se nachází jedna kolej, délka celého mostu je 70,5 m, šířka mostu je 5,85 m a nachází se zde 1 konstrukce. Materiál konstrukce je spřažený ocelobeton a materiál podpěr je beton. Rok výstavby NK a podpěr je 1980. K sanaci dosud nedošlo. Most překonává silnici II. třídy.
- 4.8.1.5 Most v ev. km 16,549 má rozpětí 54 m. Na mostě se nachází jedna kolej, délka celého mostu je 73 m, šířka mostu je 7,95 m a nachází se zde jedna konstrukce. Materiál konstrukce je ocel a materiál SS je železobeton. Rok výstavby NK je 1998, rok výstavby podpěr je 2000. K sanaci dosud nedošlo. Most překonává dálnici.
- 4.8.1.6 Na mostech v ev.km 3,715; 4,355 a 7,592 proběhly investiční akce v roce 2019.
- 4.8.1.7 Na mostech v ev.km 12,177 a 13,037 proběhly opravné akce v letech 2018, resp. 2012.
- 4.8.1.8 Na trati se nachází 6 památkově chráněných mostů. Jedná se o mosty v ev.km 2,532; 3,145; 3,715; 4,355; 6,182 a 7,592.

4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 V úseku nově zřizovaného TV je nutné navrhnout ochranná opatření mostních objektů proti účinkům bludných proudů dle předpisu SŽ S13 a TP124 (viz <https://pjpk.rsd.cz/technicke-podminky-tp/>).
- 4.8.2.2 Bude prověřena nutnost umístění ochran proti nebezpečnému dotyku na konstrukce v blízkosti trolejového vedení (nadjezdy, zdi atd.).
- 4.8.2.3 Pro potřeby ZP bude, dle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů (čj. 11728/2021-SŽ-GŘ-O13, ze dne 4. března 2021), stanovena zatížitelnost dle kategorie „A“. V dalším stupni bude provedeno stanovení zatížitelnosti, podle výše uvedeného předpisu, min. v kategorii „C“. Dále bude stanoveno, že mostní objekty jsou přechodné pro traťovou třídu zatížení D4/120 a D2/160.
- 4.8.2.4 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2 ed. 2 do 3. třídy tratí.

- 4.8.2.5 Další požadavky na zpracování mostních objektů jsou uvedeny ve VTP/ZP.
- 4.8.2.6 Musí být navržena koncepce technického řešení trakčního vedení na památkově chráněných mostech a je nutné zajistit písemné předjednání s Národním památkovým ústavem.
- 4.8.2.7 V případě výměny nosných konstrukcí mostů bude primárně uvažováno s využitím konstrukcí dle MVL 110 – Standardní typy nosných konstrukcí železničních mostních objektů (viz <https://typdok.tudc.cz/>). Odchytky od tohoto předpisu bude třeba řádně zdůvodnit. Vlastní návrh nové nosné konstrukce mostu bude proveden dle platných norem a předpisů. U nových propustků budou primárně použity železobetonové prefabrikované trubky či rámy schválené pro použití na stavbách SŽ.
- 4.8.2.8 U následujících nadjezdů je nutné prověřit podjezdnou výšku s ohledem na umístění TV.
- v přibližném ev. km 1,5-1,6 (ulice Dobříšská)
 - v přibližném ev. km 2,1 (ulice Křížová)
 - v přibližném ev. km 2,2 (ulice Nový Zlíchov)
 - v přibližném ev. km 3,8 (ulice Kosořská)
 - v přibližném ev. km 6,7 (ulice U Dívčích hradů)
 - v přibližném ev. km 8,65 (ulice Radlická a lávka Waltrovka)
 - v přibližném ev. km 9,8 (ulice Beníškové)
 - v přibližném ev. km 10,6 (ulice Naskové)
- 4.8.2.9 U následujících lávek je nutné prověřit podjezdnou výšku s ohledem na umístění TV.
- lávku pro pěší cca v km 4,844 přes ŽST Praha-Žvahov
 - lávku pro pěší cca v km 15,070 přes ŽST Praha-Zličín.
- 4.8.2.10 Je nutné prověřit křížení řešení trati s inženýrskými sítěmi. Jedná se např. o:
- inženýrské sítě (horkovod, plynovod?) v blízkosti mostu (nadjezdu) v km 6,760,
 - vedení VN v km 17,5 a 19,1.

4.9 Železniční přejezdy

4.9.1 Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1 V řešeném úseku Praha-Smíchov (mimo) – Hostivice (mimo) se nachází 13 železničních přejezdů.

4.9.2 Požadavky na nový stav

- 4.9.2.1 U všech přejezdů, kde dojde k výstavbě trakčního vedení, bude osazeno svislé dopravní značení omezující podjezdnou výšku B16 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž výška přesahuje vyznačenou mez.“
- 4.9.2.2 Bude navržena rekonstrukce přejezdů v závislosti na úpravách železničního spodku a svršku.
- 4.9.2.3 U všech přejezdů bude v souladu se Směrnicí pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad (SŽDC SM86) prověřena a projednána možnost jejich zrušení, včetně případné náhrady spojovacími komunikacemi.

4.10 Ostatní objekty

- 4.10.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro zhotovení díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.

4.11 Pozemní stavební objekty

4.11.1 Popis stávajícího stavu

- 4.11.1.1 V traťovém úseku se nachází pozemní objekty, vč. zařízení a inženýrských sítí ve správě SPS OŘ Praha.

4.11.2 Požadavky na nový stav

- 4.11.2.1 Bude-li některý z objektů ve správě SPS OŘ Praha v rámci stavby vymístěn a bude-li pak pro potřeby dráhy zbytný (např. Praha-Žvahov – stavědlo č.1, aj.), je nutné takovými objekty nakládat dle Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží.
- 4.11.2.2 Požadavky na zajištění ochrany staveb:
- (a) Zhotovitel je v rámci zhotovení díla povinen si vyžádat bezpečnostní kategorii pozemních objektů, která je součástí projektových prací (u O30). Zhotovitel zapracuje požadavek na zpracování Bezpečnostního projektu projekčního včetně ocenění pro objekty spadající do bezpečnostní kategorie I až III.
 - (b) Zhotovitel ve spolupráci s Objednatel (O30) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, identifikuje bezpečnostní zóny (třídy A až D) a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocení v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F směrnice SŽ SM07 – Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace (bude poskytnuta Objednatel na vyžádání).
- 4.11.2.3 V případě nutnosti zásahu do objektů ve správě SPS OŘ Praha nutno stavbou poškozené části budov jako omítky, sokly, zpevněné plochy atp. uvést v rámci této stavby do původního stavu.
- 4.11.2.4 V případě, že bude navrženo vymístění technologie z prostor výpravních budov, musí být tyto prostory uvedeny do cílového stavu.
- 4.11.2.5 V případě potřeby musí být navržena vhodná opatření pro zajištění ochrany stávajících inženýrských sítí, studen a odpadních jímek souvisejících pozemních stavebních objektů.
- 4.11.2.6 Navržené technické řešení musí respektovat požadavek na zajištění bezpečného přístupu a příjezdu na nástupiště žel. stanic, žel. zastávek a pozemním stavebním objektům ve správě SPS OŘ Praha, a to po celou dobu stavby.
- 4.11.2.7 Zhotovitel při návrhu bude klást důraz na optimalizaci a hospodárnost provozu s ohledem na dopad na životní prostředí – bude uvažováno využití „nových“ technologií a obnovitelných zdrojů energie (např. tepelná čerpadla, rekuperace, střešní FVE, odolné bezúdržbové pláště budov, předokenní rolety či žaluzie). Při návrhu těchto opatření bude prokázána efektivita, hospodárnost a účelnost vynaložených prostředků.

4.12 Životní prostředí

- 4.12.1 Zhotovitel požádá o stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody k možnému vlivu záměru na soustavu Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a následně o vyjádření příslušného úřadu, zda lze záměr zařadit do kategorie I nebo II Přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. a záměr tak podléhá posouzení (proces EIA). Součástí žádosti o vyjádření bude co nejúplnější popis záměru a mapový výstup s vyznačením umístění předmětného záměru ve vztahu k nejbližším chráněným územím a lokalitám soustavy Natura 2000. Závěry z vyjádření budou uvedeny v kapitole 9. textové části ZP včetně uvedení č.j. vyjádření. Samotná vyjádření budou součástí Dokladové části DD dle čl. 2.7 Přílohy P2 směrnice SŽ SM011.
- 4.12.2 Upozorňujeme, že podél stávající trati vede hranice EVL Prokopské údolí, hranice maloplošných zvláště chráněných území PR Prokopské údolí, PP Ctirad, PP U Hájků

a současně trať prochází PP Motolský ordovik. Dále stavba zasahuje do přírodního parku PŘP Košíře-Motol, osy nadregionálního biokoridoru NRBK Údolí Vltavy – Štěchovice a osy NRBK Údolí Vltavy – K56. Stavba leží v národním geoparku Barrandien. Část trati leží na hranici OPVZ Praha Pivovar Staropramen povrchový odběr a zasahuje do záplavového území Q100 a aktivní zóny záplavového území Qakt Litovického potoka. V blízkosti záměru se nachází staré ekologické zátěže. Stavba prochází územím s archeologickými nálezy.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1.1 Zhotovitel je povinen zkonzultovat s odborem památkové péče magistrátu hlavního města Prahy a Národním památkovým úřadem technické řešení trakčního vedení na památkově chráněných objektech ve fázi DD.

5.1.2 Rozsah a členění Doprovodné dokumentace

5.1.2.1 Doprovodná dokumentace vypracovaná ve fázi ZP bude minimálně zpracována v rozsahu čl. 2.4 přílohy P2 směrnice SŽ SM011.

5.1.2.2 V rámci DD dále budou prověřena možná nebezpečí související se změnou klimatu vhodná ke zvážení pro návrh technického řešení. Vyplněná tabulka bude součástí Dokladové části:

Nebezpečí související se změnou klimatu

Riziko	Popis	Ano/Ne
Rostoucí průměrná teplota vzduchu	Průběžný nárůst průměrných teplot	
Extrémní nárůsty teplot a vln veder	Změny ve frekvenci a intenzitě období s vysokými teplotami, včetně vln veder (období s extrémně vysokými nejvyššími a nejnižšími teplotami)	
Změny v průměrném množství dešťových srážek	Průběžný trend ve zvýšeném či sníženém množství srážek (déšť, sníh, kroupy apod.)	
Změny v extrémním množství dešťových srážek	Změny ve frekvenci a intenzitě období s intenzivními dešťovými nebo jinými srážkami	
Povodně	Změny ve frekvenci a intenzitě povodní	
Půdní eroze	Proces odnášení a přemísťování zeminy a horniny působením povětrnostních vlivů, úbytku masy a působením vodních toků, ledovců, vln, větru a podzemních vod	
Nestabilita půdy / sesuvy půdy / laviny	Sesuv půdy: velké množství masy sesunuté ze svahu působením gravitace, často za současného působení vody při nasycení masy vodou	
Průměrná rychlost větru	Postupné změny v průměrné rychlosti větru	
Sucho	Prodloužená období s abnormálně nízkým výskytem dešťových srážek	
Mrazy	Prodloužená období s extrémně nízkými teplotami	
Škody vlivem mrznutí a tání	Opakované mrznutí a tání může poškozovat strukturu materiálů vlivem napětí, jako např. u betonu	

5.1.2.3 Doprovodná dokumentace bude dále obsahovat:

- Přehlednou situaci 1: 10 000 a situace dopraven 1: 1 000 dle čl. 2.5 Přílohy P2 směrnice SM011.
- Graf dynamického průběhu rychlosti a tabulku oblouků s přepočtem GPK.
- Rámcový návrh postupu výstavby za účelem zpracování ekonomického hodnocení a stanovení investičních nákladů (rámcové stavební postupy a jejich harmonogram, doba trvání výstavby rozhodujících objektů, odhad rozsahu NAD apod.).
- Stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody k možnému vlivu záměru na soustavu NATURA 2000 a vyjádření příslušného úřadu z hlediska zákona č.

100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, dle čl. 2.7 Přílohy P2 směrnice SŽ SM011.

- (e) Podrobné situace 1:1000 v minimálním rozsahu km 3,8 – 4,7 a km 6,3 – 6,6 v souvislosti s prověřením nových železničních zastávek.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2 Technické požadavky na výrobky, zařízení a technologie pro ŽDC (dle směrnic SŽDC č. 34 a č. 67 jsou uvedeny na webových stránkách:

www.spravazeleznice.cz v sekci „Dodavatelé/Odběratelé / Technické požadavky na výrobky, zařízení a technologie pro ŽDC“ (<https://www.spravazeleznice.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobyky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc>).

- 6.1.3 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým vnitřním dokumentům a předpisům a typové dokumentaci na webových stránkách:

www.spravazeleznice.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy Správy železnic / odkaz Dokumenty a předpisy“ (<https://www.spravazeleznice.cz/o-nas/vnitri-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy>), **<https://typdok.tudc.cz/>** v sekci „archiv TD“ a **<https://modernizace.spravazeleznice.cz/>** v sekci „Typová řešení“.

Pokud je dokument nebo vnitřní předpis veřejně dostupný je umožněno jeho stažení. Ostatní dokumenty a vnitřní předpisy jsou poskytovány v souladu s právními předpisy na základě podané žádosti na níže uvedených kontaktech:

**Správa železnic, státní organizace
Centrum techniky a diagnostiky
Odbor servisních služeb**

Jeremenkova 103/23
779 00 Olomouc

nebo e-mail: **typdok@tudc.cz**

kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782

Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC, v. 1.00 – 07/2022