

Příloha č.2 TECHNICKÉ PODMÍNKY

Příloha č. 2c) ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY

Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)



Správa železniční dopravní cesty

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE



**Operační program
Doprava**



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ	3
1.1	ÚČEL PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.2	UMÍSTĚNÍ STAVBY	4
2.	ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA	4
2.1	ROZSAH STAVBY	4
2.2	KOORDINACE STAVBY S NAVAZUJÍCÍMI A DOTČENÝMI STAVBAMI	4
2.3	POSUZOVÁNÍ SHODY – INTEROPERABILITA	5
2.4	REALIZAČNÍ DOKUMENTACE STAVBY	6
2.5	DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ STAVBY (DSPS)	6
3.	ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY	
	A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA	7
3.1	VŠEOBECNÉ POŽADAVKY	7
3.2	ŽELEZNIČNÍ SPODEK, SVRŠEK, NÁSTUPIŠTĚ A PŘEJEZDY	8
3.3	MOSTNÍ KONSTRUKCE, OCELOVÉ A BETONOVÉ KONSTRUKCE	10
3.4	OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY A PŘELOŽKY SÍTÍ	10
3.5	POZEMNÍ OBJEKTY	10
3.6	TRAKČNÍ VEDENÍ	10
3.7	SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	10
3.8	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	11
4.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	13

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

1.1 Účel předmětu díla

Předmětem plnění je realizace stavby „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“, která řeší racionalizaci provozu na této trati tak, aby se zvýšila konkurenceschopnost železniční dopravy v dané oblasti zejména s ohledem na narůstající požadavky pražské příměstské dopravy. V rámci stavby dojde k odstranění většiny propadů traťové rychlosti, k výstavbě nástupišť s hranou 55 cm nad TK, k modernizaci zabezpečovacího zařízení s dálkovým ovládáním z Berouna (event. z CDP Praha) včetně výstavby ohřevu rozhodujících výměn a k výstavbě informačních zařízení pro cestující, v neposlední řadě též k odstranění zbytné infrastruktury. V omezené míře umožní rekonstruovaná trať vedení odklonových vlaků při omezeních, které budou vyvolány realizací koridorových staveb na trati č. 171.

Na stavbu byl vypracován závěr zjišťovacího řízení, záměr nevyžaduje další posuzování z hlediska vlivů na životní prostředí.

Stávající stav:

Trať z Prahy Smíchova do Berouna přes Rudnou u Prahy patří do kategorie regionální dráhy České republiky. V celé délce, která činí 33 km, je jednokolejná. Trať není elektrifikovaná. Traťová rychlost se pohybuje na hodnotě 70 km/h, v některých úsecích 60 km/h a 50 km/h. Zábřdná vzdálenost je 700 m, v úseku Nučice – Loděnice 400 m. V žst Rudná u Prahy odbočuje trať č. 122 směrem do Hostivic. V Berouně Závodí se trať potká s tratí č. 174 od Rakovníka, odkud pak společnou jednokolejnou tratí dlouhou 1,5 km jsou obě trati napojeny na osobní nádraží v Berouně. Do železniční stanice Nučice je napojena dopravní Hořelice, která je součástí významné vlečky Lomy Mořina soukromého vlastníka a provozovatele firmy Lomy Mořina s.r.o. se sídlem v Mořině, okres Beroun. Na trati se nachází 6 železničních stanic, a to Praha Řeporyje, Rudná u Prahy, Nučice, Loděnice, Vráž u Berouna a Beroun Závodí. Dále se na trati nachází 6 zastávek, a to Praha Hlubočepy, Praha Holyně, Zbuzany, Jinočany, Rudná město a Nučice zastávka. V úseku se nachází dále 31 přejezdů, na odbočujících tratích v přilehlých úsecích pak dalších 12 přejezdů. Z celkového počtu 43 přejezdů jsou dva přejezdy s mechanickým pohonem závor a 15 přejezdů je vybaveno pouze výstražnými kříži. V obvodu stanic se nachází 15 přejezdů, na trati pak zbývajících 28 přejezdů.

V úseku mezi Hlubočepy a Řeporyjemi trať prochází Prokopským údolím, jedním z nejvýznamnějších přírodních celků v Praze. Jeho součástí jsou následující chráněná území přírody – evropsky významná lokalita Prokopské údolí, přírodní rezervace Prokopské údolí, národní přírodní památka U Nového mlýna, národní přírodní památka Dalejský profil, přírodní památka Železniční zářez a přírodní památka Opatřilka – Červený lom. Dále trať prochází zvlněnou krajinou. V místech stanic a zastávek se trať dotýká zastavěného území. Na trati se nacházejí úseky s nepříznivými sklonovými poměry (až 28 ‰) a s nízkou třídou zatížení (B2).

Žst Vráž u Berouna je vybavena mechanickým staničním zabezpečovacím zařízením. Žst Praha Řeporyje je osazena zařízením TEST z výroby AŽD (2. kategorie). Ostatní železniční stanice jsou vybaveny elektromechanickým zabezpečovacím zařízením s řídicím přístrojem a závislými stavědly s mechanickými přestavníky. V Berouně Závodí je v provozu staniční reléové zabezpečovací zařízení 3. kategorie. V úseku Praha Smíchov – Praha Řeporyje je vybudováno automatické hradlo s oddílovými návěstidly. V úseku Vráž u Berouna – Beroun Závodí a Hýskov – Beroun Závodí (ve směru od Rakovníka) je v provozu reléový poloautoblok. Mezi Berounem Závodí a Berounem se

zajišťuje směr jízdy vlaků traťovým souhlasem. V úseku mezi Hořelicemi a Nučicemi je vybudován hradlový souhlas. V ostatních případech včetně směru z Rudné u Prahy do Hostovic není v provozu žádné traťové zabezpečovací zařízení, jízdy vlaků se zajišťují telefonickým dorozumíváním výpravčích.

Navrhované řešení:

Stavba řeší dálkové ovládání tratě z dispečerského pracoviště v Berouně. Pro zvýšení propustné výkonnosti bude obnovena výhybna Praha Hlubočepy, která nebude vybavena nástupištěm. Nová zastávka Praha Hlubočepy bude zřízena v blízkosti přejezdu v ul. Slivenecká.

Budou provedeny úpravy spodku a svršku. Stavbě budou předcházet opravné práce, které bude zajišťovat Oblastní ředitelství Praha. V rámci opravných prací bude trať uvedena do stavu, který bude vyhovovat předpokládanému navýšení dopravy v následujících letech. Současně bude provedeno odstranění zbytných částí kolejiště v jednotlivých železničních stanicích.

V rámci stavby budou provedeny práce na železničním svršku v železničních stanicích, kabelizace tratě, výstavba nového dálkově ovládaného zab. zař., ohřev rozhodujících výměn, výstavba nových nástupišť, informačního zařízení pro cestující a další potřebné technologie.

Předpokládá se, že současný stav mostů a propustků, realizace opravných prací a realizace této připravované stavby umožní v cílovém stavu převedení tratě do třídy C2 – 20 tun na nápravu, 6,4 tuny na běžný metr vozu.

Na nově zřizované zastávce Praha Hlubočepy je navrženo nástupiště s nástupištní hranou 55 cm nad TK o délce 90 m. V žst Praha Řeporyje a v žst Nučice jsou navržena dvě nová nástupiště, každé s jednou nástupištní hranou 55 cm nad TK v délce 90 m. V žst Rudná u Prahy jsou nástupiště se stejnými parametry již vybudována. V žst Loděnice a v žst Vráž u Berouna budou vybudována dvě nová nástupiště, každé s jednou nástupištní hranou 55 cm nad TK v délce 45 m. V žst Beroun Závodí jsou navržena dvě nástupiště s nástupištní hranou 55 cm nad TK, z toho jedno s hranou v délce 90 m a druhé se dvěma hranami v délce 45 m. Příchod na nástupiště bude úrovnový.

V jednotlivých železničních stanicích budou nahrazena stávající staniční zabezpečovací zařízení novým zařízením 3. kategorie s dálkovým ovládáním z pracoviště v Berouně. Železniční stanice budou vybaveny deskami pro nouzovou obsluhu. Rovněž zabezpečení jízd vlaků v mezistaničních úsecích bude zajištěno technologiemi 3. kategorie s vyloučením lidského činitele. Úpravy se dotknou také mezistaničního úseku z Rudné u Prahy na odb. Jeneček ve směru na Hostivice, která je obsazena výpravčím, dále pak mezistaničního úseku Beroun Závodí – Hýskov ve směru na Rakovník. Bude upraveno zabezpečení jízd v mezistaničním úseku mezi Nučicemi a dopravnou Hořelice, která je součástí významné vlečky a je ve vlastnictví cizího subjektu. Jízdy v tomto úseku budou zajišťovány jako jízdy z/na vlečku, odbočující ze železniční stanice Nučice. Jízdy vlečkových souprav budou stavěny dispečerem po telefonické domluvě s vlečkařem jako nezabezpečený posun, stanice Nučice bude ze strany vlečky kryta seřaďovacím návěstidlem, které bude plnit funkci vjezdového návěstidla.

Přejezdová zařízení budou upravena pro účely dálkového ovládání, budou zrušeny mechanicky ovládané závory a některé přejezdy budou zabezpečeny novým přejezdovým světelným zařízením.

Pracoviště dálkového ovládání v Berouně bude vybudováno jako samostatné, nebude totožné s dispečerským pracovištěm pro ovládání uzlu Beroun a traťového úseku z Berouna do Dobřichovic.

Sdělovací zařízení bude odpovídat konfiguraci zabezpečovacího zařízení. Podél trati bude položen traťový metalický a optický kabel. Ten bude položen i na odbočujících tratích do odb. Jeneček a do stanice Hýskov. Železniční stanice budou vybaveny místní kabelizací v nezbytně nutném rozsahu.

V celém úseku bude nasazeno do provozu přenosové zařízení SDH o kapacitě STM 4, po kterém budou provozovány nově vybudované technologie, jako telefonní zapojovač, rozhlasové zařízení technologická datová síť pro MRS, TRS, EZS, ASHS a další. Zařízení bude začleněno do centrálního dohledového systému.

Pro účely informování cestujících bude v železničních stanicích a na zastávkách vybudováno rozhlasové zařízení, ovládané od dispečera. V určených stanicích bude vybudováno dálkově ovládané vizuální informační zařízení a hodinové zařízení. Pro účely monitorování veřejně přístupných prostor v neobsazených stanicích bude vybudován kamerový systém se záznamem obrazu. Záznamové zařízení bude umístěno v žst Beroun.

Dálkově ovládaná trať bude vybavena traťovým radiovým systémem pro spojení hnacího vozidla s dispečerem v pásmu 450 MHz a dle potřeby místními radiovými systémy s dálkovým ovládáním v pásmu 150 MHz. Radiový provoz bude zaznamenáván. Pro účely rozmístění základnových radiostanic systému TRS se předpokládá před zpracováním projektu stavby změřit pokrytí tratě radiovým signálem. Místní radiové sítě budou vybaveny selektivní volbou se signalizací volání u dispečera. Skenování požadavků na radiové spojení při obsazené radiostanici nebude zajišťováno. Navržená technologie musí být plně kompatibilní s vybaveností hnacích vozidel, které se na trati pohybují.

Technologie bude umístěna v upravených prostorách stávajících výpravních budov. Ve výhybně Praha Hlubočepy a v žst Vráž u Berouna bude technologie umístěna v typovém technologickém domku.

Vzhledem k energetickým nárokům nově budovaných technologií si stavba vyžádá rozsáhlejší úpravy přípojek elektrické energie. Jejich řešení se ve smyslu energetického zákona smluvně zajišťuje s příslušnými dodavateli (PREdi, ČEZ Di).

Stavba bude koncipována jako nezávislá na dostavbě pracoviště centrálního řízení provozu (CDP) Praha, bude však umožňovat připojení pracoviště dálkového ovládání na toto pracoviště.

Základním podkladem pro realizaci stavby je projektová dokumentace „Rekonstrukce tratě Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“, schválená Odborem přípravy staveb SŽDC, s.o. Projekt stavby zpracoval projekční ústav METROPROJEKT Praha, a.s., nám. I.P.Pavlova 2/1786, Praha, 120 00.

O stavební povolení bylo požádáno v 04/2014.

1.2 Umístění stavby

Stavba je umístěna ve Středočeském kraji a na území Hlavního města Praha. Dotýká se katastrálních území Smíchov, Hlubočepy, Jinonice, Holyně, Řeporyje, Zbuzany, Jinočany, Chrástany u Prahy, Dušníky u Rudné, Nučice u Rudné, Vysoký Újezd u Berouna, Vráž u Berouna, Loděnice u Berouna, Beroun, Hýskov, Chýně, Litovice převážně na pozemcích ve vlastnictví SŽDC, s.o. a ČD, a.s. Pozemky jiných vlastníků jsou stavbou dotčeny pouze ojediněle, trvalé záborů se vyskytují pouze

na k.ú. Vráž u Berouna a k.ú. Beroun. Trvalé zábory ZPF ani PUPFL se ve stavbě nevyskytují. Dočasné zábory do 1 roku se vyskytují pouze po dobu provádění prací v daném místě. Dočasné zábory PUPFL se ve stavbě nevyskytují, dočasné zábory ZPF se vyskytují pouze v k.ú. Hlubočepy a k.ú. Beroun.

Na stavbu bylo vydáno dne 23.9.2013 Stavebním úřadem v Berouně územní rozhodnutí č.j.MBE/64567/2012/VÝST-Pv. Právní moci nabylo dne 9.11.2013.

O stavební povolení bylo požádáno.

2. ROZSAH PŘEDMĚTU DÍLA

2.1 Rozsah stavby

Stavba bude realizována v rozsahu dle projektu stavby „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“.

Začátek stavby je v km 0,170 na trati 520 A, konec stavby je v km 38,600 trati 521 B. Ve směru na Hostivice je konec stavby v km 0,837 tratě 520 D, ve směru na Rakovník je konec stavby v km 5,870 trati 520 E. Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná, zařazená do kategorie regionálních tratí České republiky.

Délka trati z Prahy Smíchova přes Rudnou u Prahy do Berouna je 33,5 km. Z Rudné u Prahy na odb. Jeneček je traťový úsek dlouhý 6,7 km, z Berouna Závodí do Hýskova je traťový úsek dlouhý 5,5 km.

2.2 Koordinace stavby s navazujícími a dotčenými stavbami

V časovém předstihu byly v daném úseku realizovány tyto stavby:

1. Rekonstrukce kolejí v žst Rudná u Prahy
2. Rekonstrukce PZS v km 16,410 a 16,832

Dále jsou dokončeny opravné práce železničního svršku v traťových úsecích, které zajistilo Oblastní ředitelství Praha.

V návaznosti na tuto stavbu budou v úseku realizovány tyto stavby:

3. Zřízení železničních zastávek Rudná, Jinočany
4. Zřízení železničních zastávek Hostivice u Hřbitova, Hostivice Sadová a Chýně

Stavbu je nutno koordinovat s připravovanou koridorovou stavbou „Optimalizace trati Beroun – Králův Dvůr“.

2.3 Posuzování shody - interoperabilita

Posuzování interoperability se této regionální trati netýká.

2.4 Realizační dokumentace stavby

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

- provozní soubory staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně návazností na technologie sdělovacího zařízení a včetně zapracování přechodových stavů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v souladu s POV,
- provozní soubory sdělovacího zařízení, včetně zapracování přechodových stavů,
- vyhotovení dokumentace pro provedení vodotěsné izolace (SVI) v rozsahu dle směrnice SŽDC č.11/2006, přílohy č.5, část 4. Technologické postupy SVI budou doloženy platným osvědčením SVI, vydaném SŽDC a schváleny TDI.
- vyhotovení dokumentace pro provedení protikoroze ochrany ocelové konstrukce (PKO) v rozsahu dle směrnice SŽDC č.11/2006, přílohy č.5, část 5. Technologické postupy PKO budou doloženy platným osvědčením ONS vydaném SŽDC a schváleny TDI.
- zpracování technologických postupů (TP) provádění prací včetně kontrolního a zkušebního plánu v jednotlivých etapách stavby (především v plánované výluce) jednotlivých SO, které obsahují především:
 - o TP betonáže nosných konstrukcí a spodní stavby dle TKP 18
 - o TP trysková injektáž dle TKP 24
 - o TP injektáž a hloubkového spárování kamenného zdiva dle TKP 23
 - o TP reprofilace a sanace betonové konstrukce dle TKP 23
 - o TP vodotěsné izolace nosné konstrukce a spodní stavby dle TKP 22
 - o TP protikoroze ochrany ocelové konstrukce dle TKP 25
- u ostatních PS a SO v přiměřeném rozsahu nutném pro realizaci stavby,
- zhotovení projektu odpadového hospodářství

2.5 Dokumentace skutečného provedení stavby

Zhotovitel stavby se zavazuje:

- zajistit v souladu s podmínkami stavebního povolení zapracování všech stanovených podmínek a vyhotovení dokumentace stavby dle skutečného stavu provedení díla včetně zakreslení změn (ve dvou vyhotoveních v papírové formě) a předá ji objednateli k odsouhlasení a k vyznačení případných požadovaných úprav nejpozději 7 dnů před zahájením přejímacího řízení díla v souladu s drážními předpisy,
- odevzdat objednateli dokumentaci skutečného provedení stavby ve formě odpovídající drážním předpisům v trvalém provedení (černotisk) a v digitální formě do 6 měsíců ode dne, kdy byl vydán Protokol o převzetí prací pro celé dílo. Změny budou zaměřeny s přesností odpovídající ČSN 73 0212-4,
- předat dokumentaci skutečného provedení mostních objektů v černotisku 2x pro archiv příslušné Správy dopravní cesty, Správa mostů a tunelů, a 1x pro archiv Stavební správy Plzeň;
- prokázat závazným způsobem zajištění zpracování dokumentace skutečného provedení stavby ve vlastní nabídce,

- dodat objednateli digitální dokumentaci skutečného stavu na CD nosičích ve čtyřech vyhotoveních,
- že odpovídá za soulad tištěné a digitální podoby dokumentace,
- že geodetickou část dokumentace zpracuje podle předpisů příslušných geodetické dokumentaci s tím, že v případě předávání změn bude rozsah geodetické dokumentace rozšířen o výkresy všech koordinačních situací, včetně stávajícího stavu a stávajících podzemních vedení a zařízení ve formátu *.DGN v souřadnicích S-JTSK. Seznam souřadnic bude též dodán v digitálním souboru typu *.asc.

Zhotovitel digitální dokumentace stavby poskytuje záruku za:

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

Součástí dokumentace dle skutečného stavu provedení kromě jiného budou:

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

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

3. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA

3.1 Všeobecné požadavky

- uchazeč obdrží jako součást zadávací dokumentace kompletní digitální projektovou dokumentaci stavby. V rámci zadávací dokumentace uchazeč obdrží dále souhrnný soupis prací a výkazů výměr v tištěné a v digitální formě. V případě nesouladu mezi údaji v tištěné podobě (a současně v digitální podobě v uzavřené formě ve formátu *.pdf) a otevřenou (*.xls) formou, platí otevřená forma *.xls, Podrobněji viz Díl 4 Soupis prací, Část 1 Komentář k soupisu prací.
- před zahájením prací na objektech, jejichž součástí jsou „Určená technická zařízení“ ve smyslu vyhlášky č. 100/1995 Sb., zadavatel požaduje předložení dokladu o tom, že uchazeč má zajištěnou spolupráci právnické osoby podle ust. §47 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb. o drahách v platném znění pro všechny druhy „Určených technických zařízení“, dotčených výstavbou. Z tohoto dokladu musí být zřejmé, že se vztahuje k plnění předmětné zakázky a bez jeho předložení nebude možné zahájit práce na výše uvedených objektech.

- součástí předmětu díla je dále:
 - o vyzískané kolejové páry určené k regeneraci zhotovitel po předešlém projednání s Oblastním ředitelstvím v Ústí nad Labem převez, uloží a protokolárně předá příslušné správě tratí,
 - o provedení regenerace užitého materiálu, který bude v rámci stavby znovu použit v rozsahu daném projektovou dokumentací a příslušnými drážními předpisy zhotovitel 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.
 - o korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům,
 - o stanovení minimálních zemních odporů jednotlivých zařízení,
 - o zřízení geodetického bodového pole a veškerá geodetická měření nutná k provedení díla,
 - o zajištění dozoru v obvodu stavby.
- zhotovitel je povinen v případě potřeby zajistit po dobu přechodných stavů, přechodné nefunkčnosti zařízení, jejich provizorní řešení včetně personálního zajištění jejich provozu zdravotně a odborně způsobilými osobami (např. provizorní nástupiště, přejezdy a přechody, přístupové cesty, osvětlení, sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, náhradní napájení energiemi, odvod příp. čerpání odpadních, dešťových a drenážních vod, apod.),
- zhotovitel musí na vyloučených zařízeních dopravní cesty učinit taková opatření, aby vyloučení zařízení nebo provozované koleje či omezení traťové rychlosti bylo co nejkratší
- po vytyčení kabelových tras a před zahájením výkopových prací je zhotovitel povinen svolat na místě stavby jednání za účasti zhotovitele projektové dokumentace, jednotlivých podzhotovitelů a objednatele. Cílem je upřesnit trasy kabelů a zkoordinovat provádění výkopových prací na kabelové kynetě s pracemi na železničním spodku. Z jednání je zhotovitel povinen provést záznam. Zhotovitel musí být připraven na chyby a lokální změny v přesnosti údajů o polohách stávajících inženýrských sítí,
- zhotovitel musí v rámci přejímacích řízení vytvořit časový prostor pro činnost odborných komisí objednatele v rozmezí cca 10 až 30 dní před předáním stavby (nebo její části) objednateli v závislosti na rozsahu zařízení,
- zhotovitel musí v dostatečném předstihu před ukončením jednotlivých stavebních postupů a výluk předat pověřenému pracovníkovi objednatele všechny potřebné podklady pro zpracování úprav staničního řádu ve smyslu předpisu SŽDC D5,
- zhotovitel bude respektovat případné podmínky, připomínky a požadavky veřejnoprávních orgánů, které budou obsaženy ve stavebním povolení, jehož vydání v současné době objednatel zajišťuje,
- předání staveniště zhotoviteli zajistí objednatel až po podpisu smlouvy o dílo oběma stranami a po nabytí právní moci stavebního povolení.

3.2 Železniční spodek, svršek, nástupiště a přejezdy

- zhotovitel zabezpečí u železničního svršku broušení podle TKP čl. 8.3.8.,
- materiál kolejového lože je v majetku objednatele, který preferuje jeho maximální opětovné využití; na základě zjištěných hodnot a v souladu s projektem stavby zhotovitel zabezpečí maximální využití těžených materiálů kolejového lože a výkopových zemin v rámci provádění stavební činnosti objednatele; obecně u všech materiálů a zvláště u recyklovatelných (šterkové lože, povrchy komunikací, příp. další), musí zhotovitel v rámci realizace díla přednostně využít materiál ze zdrojů stavby místo nákupu nového, který by v konečném důsledku znamenal neefektivní nakládání s finančními prostředky a neekologický přístup, ke kterému je zhotovitel zavázán touto zadávací dokumentací,
- deklarace jakosti dodávaného kameniva musí být v místě převzetí zásilky a v místě ukládání kameniva (na skládku nebo do kolejového lože) k dispozici zhotoviteli i technickému dozoru

bezprostředně při přejímce dodávky, respektive před začátkem vykládky kameniva z přepravních prostředků; kamenivo, u kterého není deklarována jakost v souladu s OTP ČD, nesmí být vyloženo v obvodu staveniště,

- při užívání kameniva třídy B I ze skládky do kolejového lože je zhotovitel povinen provádět přetřídění kameniva na mobilní třídícíce a prokazovat jeho kvalitu kontrolními zkouškami v rozsahu:
 - o zrnitost - min. 1 zkouška na každých 500 t,
 - o odplavitelné, cizorodé, popřípadě rozlišné částice - min. 1 zkouška na každých 1000 t
 - o tvarový index 3 a 5 - min. 1 zkouška na každých 1000 t,
- pokud výsledky i jen jednoho z uvedených parametrů neodpovídají hodnotám uvedeným ve VTP, musí být kamenivo zařazeno do té jakostní třídy (BII nebo C), které příslušná hodnota odpovídá a použito v souladu s touto jakostní třídou nebo odstraněno ze stavby; skládky musí být označeny tabulemi udávajícími frakci, třídu a dodavatele kameniva pro každý lom zvlášť; před odstraněním skládky nevyhovujícího kameniva ze staveniště musí být skládka označena tabulí „Nevyhovuje pro kolejové lože“,
- zhotovitel je povinen neprodleně oznámit pracovníkům technického dozoru uplatnění reklamace kameniva a předat kopie dokladů o způsobu jejího vyřízení včetně protokolů o případných zkouškách prováděných v rámci reklamace; pracovník stavebního dozoru postoupí opis těchto podkladů TÚDC S13 OJMP,
- pracovník technického dozoru má právo požadovat na zhotoviteli prokázání kvality kameniva ve zřizovaném kolejovém loži dle VTP, a to kdykoli v průběhu stavby; kvalitu kameniva je v tomto případě zhotovitel povinen prokázat zkouškami na vzorcích odebraných z kolejového lože, případně z jeho jednotlivých vrstev v místech určených pracovníkem stavebního dozoru,
- zhotovitel je povinen na vlastní náklady prokázat petrografickým rozbořem původ kameniva, pokud má objednatel důvodné podezření, že kamenivo na skládce nebo ve stavbě nepochází od výrobců, udaných v závazném seznamu výrobců ČD, nebo pokud není dodržena jakost kameniva a zhotovitel nespochybnitelně neprokáže výrobce kameniva,
- v případě, že je stavba pojižděna dopravními prostředky v rozporu s čl. 7.4.2 TKP, je zhotovitel povinen na vyzvání pracovníka technického dozoru prokázat na vlastní náklady ostrohranost kameniva zkouškou zaoblenosti hran dle ČSN 72 1172; počet a místa odběru zkušebních vzorků určí pracovník stavebního dozoru,
- zhotovitel je povinen zajistit v maximální možné míře zřizování ucelených úseků kolejového lože z kameniva, dodaného jedním výrobcem (lomem), a to s ohledem na homogenitu vlastností kameniva a řešení případných reklamací,
- zhotovitel je povinen zajistit provedení definitivního zajištění prostorové polohy koleje včetně zpracování příslušné dokumentace; provedení se doporučuje konzultovat s příslušným územním pracovištěm Střediska železniční geodézie,
- zhotovitel je povinen koordinovat práce na železničním spodku s ostatními profesemi; pokládka kabelových tras a s ní spojené zásahy do vybudované zemní pláně (výkop rýh) musí být dle možnosti prováděna ještě před úpravou rovinatosti zemní pláně a jejím hutněním. Zapomenuté a dodatečně prováděné rýhy a překopy zemní pláně nebudou tolerovány. Obzvláště pak pokládka chrániček musí být zkoordinována tak, aby chráničky byly položeny do odkryté zemní pláně, řádně zasypány a zasypaná zhuštěna a až pak došlo k finální úpravě zemní pláně; je nepřípustné chráničky osazovat do hotové zemní pláně nebo už přes zřízenou konstrukční vrstvu,
- úrovněvé křížení – zhotovitel je povinen koordinovat práce na úrovněvých kříženích s pracemi na žel. spodku, svršku a s ostatními profesemi; zhotovitel použije pro zřízení úrovněvých křížení zadavatelem schválené konstrukce.

3.3 Mostní konstrukce, ocelové a betonové konstrukce

- objednatel požaduje, aby zhotovitel zajistil u železobetonových konstrukcí kritérium 28 dní od betonáže do zatížení pohyblivým zatížením kolejovými vozidly; v případě, že nebude možno tento zásadní požadavek ČSN EN 1992-2 (Navrhování betonových konstrukcí, část 2 Betonové mosty) splnit z prokazatelných provozních důvodů (důvodem není nedodržení časového HMG stavebního objektu), doloží zhotovitel souhlas generálního projektanta se zahájením provozu v kratší době než 28 dní od betonáže, včetně statického posouzení betonové konstrukce,
- dále požaduje, aby betonové konstrukce, vystavené působení mrazu, obsahovaly SVP XF1 až XF4, konstrukce mimo dosah mrazu XA1 až XA3; podrobné požadavky na výstavbu betonových a železobetonových konstrukcí ve smyslu TKP 17, 18 zpracuje zhotovitel v dokumentaci dodavatele pro mostní objekty a tunely dle směrnice SŽDC č.11/2006, příloha 5.část 3 a předloží ke schválení TDI; požadavky na kvalitu betonu jsou uvedeny v TKP,
- objednatel požaduje, aby bylo provedeno korozní měření z hlediska ochrany proti bludným proudům na spodní straně mostů a výztuže všech mostů, včetně protokolu o korozním měření dle předpisu SR 5/7 a u betonových opěrných zdí,
- objednatel požaduje provedení betonových ploch u monolitických a prefabrikovaných konstrukcí mostních objektů v kvalitě pohledového betonu dle TKP 17, 18,
- u mostních objektů budou v souladu s ČSN 73 6201 umístěny tzv. pozorované body a vyznačen letopočet provedení stavby,
- žádost o provedení hlavní prohlídky mostu zašle zhotovitel písemně minimálně 15 dnů před konáním hlavní prohlídky ve smyslu předpisu SŽDC S5 (správa mostů) na OŘ Ústí nad Labem.

3.4 Ostatní inženýrské objekty

- před zahájením přeložek sítí provede zhotovitel vytýčení stávajících podzemních sítí,
- zhotovitel zajistí koordinaci staveb elektrických přípojek investorů ČEZ Distribuce, a.s. a PRE distribuce, a.s., které jsou smluvně zajištěny pro potřeby této stavby,
- zhotovitel zajistí koordinaci této stavby s navazujícími stavbami některých obcí, jedná se zejména o koordinace v souvislosti s rekonstrukcemi přejezdů.

3.5 Pozemní objekty

- v železničních zastávkách a ve stanicích budou vybudována nástupiště s výškou nástupní hrany 55 cm nad temenem kolejnice, v žst Rudná u Prahy jsou taková nástupiště vybudována v předcházející stavbě, ve vybraných místech budou vybudovány nástupištní přístřešky,
- technologie bude umístěna v železničních stanicích převážně do stávajících budov, zhotovitel zajistí jejich stavební úpravy; ve dvou případech bude zabezpečovací zařízení umístěno do samostatných prefabrikovaných technologických domků, jejichž umístění je součástí stavby,
- součástí stavby je rovněž výměna konstrukce přejezdu a úprava přístupových chodníků na vybraných přejezdech či doplnění hmatových úprav pro slabozraké,
- zhotovitel zajistí koordinaci stavby se stavbami, které řeší výstavbu nových zastávek,
- pokud v průběhu stavby dojde ke změně majetkoprávních vztahů ve vztahu k pozemkům či k budovám, zhotovitel bude tyto změny akceptovat,

3.6 Silnoproudé rozvody

- součástí stavby je vybudování elektrického ohřevu výměn na rozhodujících výměnách v dálkově ovládaných železničních stanicích, rekonstrukce a úpravy nn rozvodů v prostorách pro umístění technologie, rekonstrukce přípojek nn,
- bude rekonstruováno osvětlení na vybraných železničních zastávkách a v železničních stanicích. Osvětlení bude možno ovládat místně a dálkově od vlakového dispečera s možností zapojení do systému automatického ovládání (GKT),
- ve vybraných žst budou vybudovány kioskové transformační stanice 22/0,4 kV, nutno zajistit koordinaci se stavbou elektrické přípojky vn, jejímž investorem je distributor ČEZ nebo PRE,
- EOv bude možno dálkově ovládat od dispečera v Berouně s možností místního ovládání a ovládání pomocí čidel, ohřevy výměn budou připojeny rovněž do systému DŘT,
- vzhledem k energetickým nárokům nově budovaných technologií si stavba vyžádá rozsáhlejší úpravy přípojek elektrické energie z distribuční sítě; jejich řešení je ve smyslu energetického zákona smluvně zajištěno s příslušnými distributory (PRE di, ČEZ Di); zhotovitel zajistí koordinaci realizace těchto přípojek s potřebami stavby,
- pokud zhotovitel použije pro splnění požadavků objednatele zařízení, která nejsou zavedena pro provoz na drahách SŽDC, zajistí ve smyslu Směrnice č. 34/2007 č.j. 21 783/O7-OP 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.

3.7 Sdělovací a zabezpečovací zařízení

- v jednotlivých železničních stanicích budou nahrazena stávající staniční zabezpečovací zařízení novým zařízením 3. kategorie s dálkovým ovládáním z pracoviště v Berouně; železniční stanice budou vybaveny jednotně deskami pro nouzovou obsluhu,
- zabezpečení jízd vlaků v mezistaničních úsecích bude zajištěno technologiemi 3. kategorie s vyloučením lidského činitele; úpravy se dotknou také mezistaničního úseku z Rudné u Prahy na odb. Jeneček ve směru na Hostivice, která je obsazena výpravčím, dále pak mezistaničního úseku Beroun Závodí – Hýskov ve směru na Rakovník,
- přejezdová zařízení budou upravena pro účely dálkového ovládání, budou zrušeny mechanicky ovládané závory a vybrané přejezdy budou zabezpečeny novým přejezdovým světelným zařízením,
- pracoviště dálkového ovládání v Berouně bude vybudováno jako samostatné, nebude totožné s jinými dispečerskými pracovišti v uzlu Beroun; v cílovém stavu bude trať ovládána z CDP Praha,
- jednotlivé železniční stanice budou uváděny do provozu na nově vybudované zabezpečovací zařízení dle projednaného harmonogramu, obsaženého v dokumentaci, aby nebylo nutno budovat přechodná provizorní zabezpečovací zařízení; stávající staniční zabezpečovací zařízení nebude do doby zahájení přepínání na nový stav upravováno,

- podél trati bude položen traťový metalický a optický kabel; ten bude položen i na odbočujících tratích do odb.Jeneček a do stanice Hýskov; železniční stanice budou vybaveny místní kabelizací v nezbytně nutném rozsahu; zhotovitel věnuje zvláštní pozornost šterkovému loži v místech, kde bylo v rámci opravných prací obnoveno a zamezí jeho znečištění výkopovou zeminou,
- sdělovací zařízení bude svojí konfigurací odpovídat konfiguraci zabezpečovacího zařízení; v celém úseku bude nasazeno do provozu přenosové zařízení SDH o kapacitě STM 4, po kterém budou provozovány nově vybudované technologie, jako telefonní zapojovače, rozhlasová zařízení, technologická datová síť pro MRS, TRS, EZS, ASHS a další; zařízení bude začleněno do centrálního dohledového systému,
- zhotovitel zajistí po provedeném měření radiového signálu TRS ve spolupráci s budoucím správcem dosměrování anténních systémů tak, aby byla dostatečným signálem pokryta celá radiofikovaná trať,
- ovládání a dohled na sdělovací systémy bude vybudován na pracovišti dispečera v Berouně, a to včetně systémů EZS a ASHD; v cílovém stavu se předpokládá na pracovišti CDP Praha rozdělit ovládání a dohled mezi vlakové dispečery a dispečera dopravní cesty,
- pro účely informování cestujících bude v železničních stanicích a na zastávkách vybudováno rozhlasové zařízení, ovládané od dispečera s možností místního ovládání a s možností připojení na automatické ovládání (GKT); v určených stanicích bude vybudováno dálkově ovládané vizuální informační zařízení a hodinové zařízení; pro účely monitorování veřejně přístupných prostor v neobsazených stanicích bude vybudován kamerový systém se záznamem obrazu; záznamové zařízení bude umístěno v žst Beroun,
- dálkově ovládaná trať bude vybavena traťovým radiovým systémem pro spojení hnacího vozidla s dispečerem v pásmu 450 MHz a dle potřeby místními radiovými systémy s dálkovým ovládáním v pásmu 150 MHz; radiový provoz bude zaznamenáván; místní radiové sítě budou vybaveny selektivní volbou se signalizací volání u dispečera; skenování požadavků na radiové spojení při obsazené radiostanici není požadováno,
- technologie bude umístěna v upravených prostorách stávajících výpravních budov; ve výhybně Praha Hlubočepy a v žst Vráž u Berouna bude technologie umístěna v typovém technologickém domku,
- stavba bude koncipována jako nezávislá na dostavbě pracoviště centrálního řízení provozu (CDP) Praha, bude však umožňovat připojení pracoviště dálkového ovládání na CDP Praha.
- pokud zhotovitel použije pro splnění požadavků objednatele zařízení, která nejsou zavedena pro provoz na drahách SŽDC, zajistí ve smyslu Směrnice č. 34/2007 č.j. 21 783/O7-OP 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.

3.6 Životní prostředí a nakládání s odpady

- budou splněny podmínky souhlasného stanoviska o hodnocení vlivů podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) vydaného Ministerstvem životního prostředí dne 17.8.2012 npod č.j. 4749/ENV/12,

- zhotovitel zpracuje projekt odpadového hospodářství, řešící odstranění odpadů kategorií „ostatní“ a „nebezpečné“ a současně zpřesňující příslušnou část projektu stavby; obsahem projektu odpadového hospodářství je rozčlenění veškerých činností a nákladů, vzniklých v souvislosti s odpadovým hospodářstvím, včetně poplatku za uložení odpadu na skládkách příslušných skupin. Po zpracování zajistí projednání tohoto projektu s příslušnými orgány státní správy, eventuálně územní samosprávy,
- vzhledem k provozování dráhy a možnosti drobných úniků závadných látek z provozu dráhy (nejméně 4 týdny před zahájením prací) převzorkování těžených materiálů kolejového lože a výkopových zemin odborně způsobilou osobou za účasti objednatele a správních úřadů
- náklady, vzniklé v souvislosti s manipulací s odpady, budou součástí cenové nabídky pro jednotlivé PS a SO včetně poplatků za uložení odpadů na jednotlivých skládkách,
- zhotovitel se zavazuje, že se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění, včetně jeho prováděcích vyhlášek; ve smyslu tohoto zákona bude využívat technologie, které produkují minimum odpadu,
- materiály kolejového lože a výkopové zeminy nebudou považovány za odpad v případě, že budou využity na stavbě, kde vznikly a současně vykazují vlastnosti původních materiálů, resp. přírodního pozadí; materiály kolejového lože a výkopové zeminy, pro které nemá objednatel využití na stavbě, kde vznikly, se stanou odpadem a bude s nimi nakládáno v souladu se zákonem o odpadech a jeho prováděcími předpisy; jejich další využívání k terénním úpravám bude možné pouze na základě rozhodnutí příslušného stavebního úřadu,
- stavební výrobky mohou být nabídnuty k využití mimo stavbu pouze za předpokladu, že budou následně použity k původnímu účelu, nebo před tím prošly mechanickou úpravou na recyklát,
- zhotovitel může ukládat kamenivo (nové, vyzískané i recyklované) na skládku, určenou objednatelem, až po převzetí úpravy plochy skládky stavebním dozorem, které stavební dozor potvrdí zápisem do stavebního deníku,
- 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 Krajského úřadu k nakládání s nebezpečnými odpady a umožní objednateli kontrolu shromažďovacích míst nebezpečných odpadů,
- zhotovitel před ukončením stavby předá investorovi k odsouhlasení Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady za celou stavbu; závěrečná zpráva bude zpracována dle platného interního předpisu Pokyn SSZ č. 6/2012/Po, pokyn pro nakládání s odpady, příloha č. 1,
- povinností zhotovitele je zajistit projednání přístupových komunikací k dané stavbě s příslušnými orgány státní správy a Policií ČR,
- zhotovitel odpovídá za aktualizaci havarijního plánu uceleného provozního území ve smyslu § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), v platném znění a vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, v platném znění; v případě splnění podmínek uvedených v § 2 písm. b) a c) vyhlášky č. 450/2005 Sb. zhotovitel dále zajistí jeho schválení příslušným vodoprávním úřadem,
- zhotovitel ve spolupráci se zadavatelem jmenuje při zahájení stavby povodňovou komisi a povodňovou službu stavby a konkrétní určené zaměstnance doplní do povodňového plánu,
- zhotovitel je povinen při nakládání se závadnými látkami minimalizovat riziko vzniku havárie, v dostatečném rozsahu provést havarijní zabezpečení a v případě vzniku havárie nebo povodně se řídit ustanoveními havarijního a povodňového plánu; zhotovitel umožní objednateli kontrolu havarijního zabezpečení stavby a míst nakládání se závadnými látkami,
- škody vzniklé zhotoviteli, objednateli a třetím osobám na majetku z důvodu havárie nebo povodně nese zhotovitel,

- zhotovitel zajistí na místech, určených odbornou akustickou firmou (po dohodě s objednatelem a orgánem ochrany veřejného zdraví), měření hodnot hlukové zátěže jako průkazné zkoušky a u naměřených hlukových hodnot provede jejich přepočtení na výhledový stav; měření bude prováděno v chráněném venkovním prostoru, v chráněném venkovním prostoru staveb a u vybraného objektu (objektů) i v chráněném vnitřním prostoru staveb; uvedená měření hlukové zátěže budou prováděna v rámci zkušebního provozu před kolaudací stavby, a to postupně po dokončení jednotlivých částí stavby dle schváleného harmonogramu výstavby; zkušební provoz musí umožnit jízdu všech ve výhledu uvedených typů vlaků a jejich plných rychlostí; součástí akustické studie budou protokoly o měření a vyhodnocení měření; rozsah výhledové dopravy, použitý ve výpočtech, bude odsouhlasen investorem; při výpočtu bude použita korekce pro nový železniční svršek (4 – 5 dB) a korekce pro odraz od fasády dle ČSN ISO 1996-2 a Metodického návodu č.j. 62545/2010-OVZ-32.31.11.2010; koncept akustické studie bude předložen objednateli ke schválení,
- zhotovitel provede měření hladin hluku z nově osazených, popř. upravovaných rozhlasových zařízení; rozhlasové zařízení a zvuková signalizace na přejezdech musí splňovat přípustné hodnoty hladin hluku dle platných norem a hygienických předpisů; veškerá protihluková opatření upravovaných nebo osazovaných zařízení, která jsou součástí stavby, budou dokončena v termínu plnění dodávky, dle uzavřené smlouvy o dílo a jsou součástí cenové nabídky,
- provedení průzkumu na zjištění zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů těsně před zahájením stavby ve smyslu závěru zjišťovacího řízení vydaného MŽP dne 17.8.2012 pod č.j. 47491/ENV/12, přítomnost odborně způsobilé osoby z hlediska ochrany přírody ve smyslu závazného vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje č.j. 038398/2014/KUSK ze dne 12.3.2014 a případné transfery zjištěných zvláště chráněných druhů zajistí SŽDC, s.o. – SSZ prostřednictvím zvláštní smlouvy o dílo na ekologický dozor stavby
- dle lokálních potřeb zhotovitel v nezbytném rozsahu zajistí ochranu stanovišť výskytu volně žijících organismů dle § 5 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění; na základě lokálních možností bude zajištěna propustnost stavby pro migrace volně žijících organismů.

4. ORGANIZACE VÝSTAVBY

Staveniště je vymezeno tělesem dráhy. Délka tratě činí 33,55 km bez dotčených částí odbočných tratí do Hostovic a do Rakovníka. Délka mezistaničního úseku z Rudné u Prahy na odb. Jeneček je 6,7 km, z Berouna Závodí do Hýskova je mezistaniční úsek dlouhý 5,5 km.

Staveniště je vymezeno drážním pozemkem převážně ve vlastnictví Českých drah. Pro realizaci stavby jsou v obvodu staveniště v dokumentaci vymezeny plochy, které budou dočasně sloužit jako plochy pro zařízení staveniště.

Přístup na staveniště je zajištěn po stávajících veřejných komunikacích, po pozemku dráhy a po kolejích. Zpevňování staveništních komunikací se nenavrhuje. Je nutno dbát bezpečnosti cestujících v místech, kde se setkává veřejný provoz s provozem staveništním. Plochy zařízení staveniště musí být odděleny od veřejného prostoru zábranami. Připojení staveniště na zdroje vody a elektřiny je možné na všech místech stavby, stavebník si je projedná s příslušnými správci či vlastníky. Sociální zařízení si zajistí zhotovitel vlastní činností a zajistí jeho hygienickou údržbu.

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

V průběhu stavby zajistí zhotovitel ochranu stávající zeleně, dodržování limitů hluku a vibrací, ochranu před prachem dle platných norem a nařízení vlády.

Délka trvání stavby se předpokládá 10 měsíců. V průběhu stavby bude docházet k výlukám železničního provozu, kdy bude železniční doprava nahrazena náhradní autobusovou dopravou. Harmonogram výluk je v dokumentaci zpracován tak, aby se dopady stavby na železniční provoz minimalizovaly.

Stavební postupy jsou navrženy po jednotlivých železničních stanicích. Je nutno, aby zhotovitel dodržel termíny předem plánovaných výluk nebo aby včas signalizoval změny těchto termínů, aby dopravci mohli zajistit potřebná opatření. Zhotovitel bude svoji práci organizovat tak, aby nedocházelo k prodlužování povolených výluk. Zkrácení naplánovaných výluk zhotovitelem by objednatel považoval za přínosné.

Součástí nabídky ze strany zhotovitele je návrh řádkového časového harmonogramu prací včetně platebního kalendáře zahrnujícího také termíny pro zpracování realizační dokumentace, koordinaci se souběžně probíhajícími pracemi objednatele, případně souběžně probíhajícími stavbami cizích investorů, výlukovou činnost s maximálním využitím výlukových časů, uzavírky pozemních komunikací projednaných s jejím správcem a odsouhlasené DI PČR, přechodové stavy, provozní zkoušky (kontrolní a zkušební plán) a veškeré práce a dodávky podzhotovitelů.

Při zpracování časového harmonogramu zhotovitelem je nutné vycházet z jednotlivých stavebních postupů, uvedených v POV projektu stavby a dodržet stanovené termíny předjednaných výluk s ohledem na stávající železniční dopravu a na nutnou náhradní autobusovou. Dopady za nesplnění podmínek dopravce ponese zhotovitel stavby.

V časovém harmonogramu prací zpracovaným zhotovitelem je nutno zohlednit dodržování a maximální využití přidělených výlukových časů, tomu odpovídající nasazení lidských a technických zdrojů a případné zavedení 12 hodinového směnného provozu. Je nutné časový harmonogram uzpůsobit a stavbu provádět tak, aby byla dodržena lhůta výstavby pro stavební část díla. Pokud to provozní podmínky stavby umožní, zadavatel požaduje, aby ukončení výlukových prací nebylo plánováno na dny pracovního volna a pracovního klidu.

V případě, že zhotovitel bude požadovat nad rámec POV poskytnutí pozemku, ke kterému má objednatel právo hospodařit, musí být tento požadavek předán objednateli nejméně čtyři měsíce před předpokládanou dobou nájmu předmětného pozemku.

V případě neočekávaných nutných technologických přestávek je zhotovitel povinen bezodkladně tuto skutečnost oznámit investorovi současně s návrhem řešení dalšího postupu stavby.