

**Příloha č. 3 c)**

## **Zvláštní technické podmínky**

**Záměru projektu,  
Projektové dokumentace pro společné povolení,  
Projektové dokumentace pro provádění stavby  
a výkon autorského dozoru**

**„Zdvoukolejnění trati Branický most –  
Praha-Krč – odb. Spořilov“**

Datum vydání: 01. 10. 2019

## OBSAH

<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>2</b>
<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>3</b>
1.1 Účel a rozsah předmětu díla.....	3
1.2 Umístění stavby .....	4
<b>2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ.....</b>	<b>5</b>
2.1 Závazné podklady pro zpracování.....	5
2.2 Ostatní podklady pro zpracování .....	5
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI.....</b>	<b>5</b>
<b>4. ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVEDENÍ DÍLA .....</b>	<b>6</b>
4.1 Všeobecně.....	6
4.2 Dopravní technologie.....	7
4.3 Organizace výstavby .....	8
4.4 Zabezpečovací zařízení.....	9
4.5 Sdělovací zařízení .....	10
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení .....	11
4.7 Železniční svršek a spodek .....	13
4.8 Nástupiště:.....	15
4.9 Mosty, propustky, zdi .....	15
4.10 Ostatní objekty .....	17
4.11 Pozemní stavební objekty .....	17
4.12 Geodetická dokumentace.....	17
4.13 Životní prostředí .....	18
<b>5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY.....</b>	<b>20</b>
<b>6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>22</b>
<b>7. PŘÍLOHY.....</b>	<b>22</b>

## SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve Všeobecných technických podmínkách.

**CPD** ..... Centrální dispečerské pracoviště

**EOV** ..... Elektrický ohřev výměn

**ETCS** ..... European train control systém

**SZZ** ..... Staniční zabezpečovací zařízení

**TZZ** ..... Traťové zabezpečovací zařízení

**VMP** ..... Volný mostní prostor

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1 Účel a rozsah předmětu díla

1.1.1 Předmětem Díla je zpracování **Záměru projektu, Dokumentace pro vydání společného povolení a Projektové dokumentace pro provádění stavby** (dále všechny části předmětu Díla ZP+DUSP+PDPS společně označované jako „**Dokumentace**“) na stavbu „**Zdvoukolejné trati Branický most – Praha-Krč – odb. Spořilov**“ (dále „**Stavba**“). Návrhy Dokumentace budou zpracovány v souladu se zadávací dokumentací za účelem naplnění cílů uvedených v kap. 1.2.

1.1.2 Rozsah Díla „**Zdvoukolejné trati Branický most – Praha-Krč – odb. Spořilov**“:

a) Vypracování **Záměru projektu** v souladu se Směrnicí MD V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění, včetně příloh (dále „Směrnice MD V2-/2012“) a zadávací dokumentací.

Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání Záměru projektu na Centrální komisi MD.

Součástí ZP bude zpracování ekonomického hodnocení pro posouzení ekonomického efektu projektu metodou CBA (analýza nákladů a přínosů) dle „Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb s účinností od 01. 11. 2017“. Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu musí umožnit kontrolu použití aplikované metody a pochopení zdrojů dat, předpokladů, parametrů a výsledků výpočtu.

b) Vypracování **Dokumentace pro vydání společného povolení a Projektové dokumentace pro provádění stavby**, která rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět veřejné zakázky v takovém rozsahu, aby byla podkladem pro výběrové řízení na zhotovení stavby, včetně notifikace autorizovanou osobou, zajištění výkonu autorského dozoru při zhotovení stavby a činnosti koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi.

c) **Zpracování žádosti dle § 94I Společné územní a stavební řízení** zákona č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, včetně všech vyžadovaných podkladů pro vydání společného povolení.

1.1.3 Rozsah a členění Dokumentace:

d) ZP bude zpracován dle Směrnice MD ČR V-2/2012. Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti;

e) dokumentace ve stupni DUSP bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění (dále „vyhláška č. 499/2006 Sb.“), jako dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy. Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽDC, Zhotovitel použije pro zpracování této dokumentace požadavky příloh č. 1 a 2 Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění (dále „Směrnice GR č. 11/2006“);

f) projektová dokumentace ve stupni PDPS bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění (dále „vyhláška 146/2008 Sb.“). Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽDC, Zhotovitel použije pro zpracování této dokumentace přílohu č. 2 Směrnice GR č. 11/2006;

g) Nad rámec povinných příloh dle vyhlášky č. 499/2006 Sb. budou doložené části G, H a I dle přílohy č. 2 Směrnice GR č. 11/2006 a části J a K dle VTP/DSP+PDPS/12/19;



h) Dokumentace bude také splňovat rozsah dle vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 169/2016 Sb. o stanovení rozsahu dokumentace veřejné zakázky na stavební práce a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr, v platném znění, tzn. oceněný a neoceněný soupis prací (včetně všeobecného objektu SO 98-98).

1.1.4 Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, podrobného geotechnického průzkumu, korozního průzkumu a dalších průzkumů nezbytných k návrhu technického řešení.

## 1.2 Hlavní cíle stavby

1.2.1 Centrální komise MD na svém jednání konaném dne 12. 3. 2019 změnila podmínky schválení Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha z roku 2015 a odsouhlasila další přípravu úseku Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel ve variantě Střední 2-JS. Souběžně byla Stavba zařazena do plánu investiční výstavby, s cíli:

- naplnit spolu s dalšími stavbami podle čl. 4.1.6 rozhodnutí CK MD (viz předchozí text), zlepšit podmínky pro provoz nákladní dopravy a umožnit po dokončení všech staveb zavedení provozu osobních tangenciálních linek v relaci Praha-Radotín – Praha-Zahradní Město;
- umožnit co nejdříve alespoň částečný odklon vlaků mezi Prahou a Berounem, resp. Plzní po dobu rekonstrukce mostů na Výtoni a přes Vltavu na trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov;
- zajištění provizorního SZZ po dobu výstavby metra D v ŽST Praha-Krč.

1.2.2 Pro naplnění uvedených cílů bude stavba obsahovat tyto součásti:

- zřízení druhé traťové koleje v traťovém úseku odb. Tunel - ŽST Praha-Krč (v Chuchelském tunelu v km 10,209 se položení 2. TK neuvažuje),
- zřízení provizorního SZZ v ŽST Praha-Krč,
- zřízení trvalé odb. Spořilov,
- zřízení druhého nástupiště v zast. Praha-Kačerov a prodloužení stávajícího nástupiště.

1.2.3 DP hl. m. Prahy požaduje vymístění SZZ ze současné výpravní budovy v ŽST Praha-Krč nejdéle do 31. 5. 2023 pro dodržení harmonogramu výstavby metra D. V tomto termínu současně nelze předpokládat ukončení přípravy celé stavby podle bodu 1.2.2. Z tohoto důvodu bude stavba zpracována se dvěma etapami. První etapa zajistí provizorní SZZ v ŽST Praha-Krč, včetně souvisejících stavebních a technologických úprav v požadovaném termínu. Druhá etapa bude obsahovat všechny ostatní části podle bodu 1.2.2. ZP bude pro obě etapy zpracován společný. DUSP+PDPS budou pro obě etapy zpracovány samostatně v rozdílných termínech.

## 1.3 Umístění stavby

1.3.1 Stavba bude probíhat na území Hlavního města Prahy.

1.3.2 Katastrální území: Malá Chuchle [729183], Braník [727873], Krč [727598], Michle [727750].

1.3.3 Začátek stavby: odb. Spořilov v km cca 3,8 – 4,1 trati Praha-Zahradní Město – Praha-Krč, resp. v km cca 2,8 – 3,1 trati Praha-Vršovice – Praha-Krč.

1.3.4 Konec stavby: km cca 10,2 trati Praha-Krč – odb. Tunel.

Traťový úsek	Praha-Vršovice – Praha-Krč	Praha- Zahradní Město – Odb. Tunel
Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní	

Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 F4	F1
Součást sítě TEN-T	ANO	
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	337 00	348 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	523A	521A
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	210	
Číslo traťového a definičního úseku	TU: 1714, DU: 02	TU: 0206 (odb. Spořilov), DU: 02, B1, 04
Traťová třída zatížení	C4	D4
Maximální traťová rychlost	80 km/h	75 km/h
Trakční soustava	3 kV DC, výhledově 25 kV AC	
Počet traťových kolejí	1	
Třída tratí dle ČSN EN 1991-2/Z4	3.	1.

## 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### 2.1 Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1 Aktualizace Studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha, SUDOP PRAHA 2015 (části A.1 vč. příloh P1, P2, P4, P7, P8, B.1, B.2.3, B.2.4, B.3.3b, B.3.4, B.3.5b, B.3.6b, B.3.7, B.3.8, B.4.0, B.4.1, B.4.4, CBA tabulky v pdf) včetně jejího schvalovacího protokolu čj. 50705/2015-SŽDC-O7 z 30. 10. 2015.
- 2.1.2 Zápis ze 192. jednání CK MD ze dne 12. 03. 2019.

### 2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 Praha – Beroun, nové železniční spojení, rozpracovaná DUR 2009, METROPROJEKT Praha a SUDOP PRAHA (obsahovala i zdvoukolejnění úseku Branický most – Praha-Krč), relevantní části.
- 2.2.2 Dopis č.j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6 ze dne 08. 03. 2018 Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní (příloha 3 ZTP).
- 2.2.3 Členění stavby na provozní soubory (PS) a stavební objekty (SO) - pravidla číslování (viz přílohu 1 těchto ZTP).

## 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizaci, 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:
- DSP „**Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)**“, dostupná na zakazky.szdc.cz,
  - DSP „**Výstavba trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankrác – Depo Písnice**“ (čistopis odhadem v 09/2019),
  - DSP „**Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n., II.část – P.Hostivař – Praha hl.n.**“,
  - DSP „**DOZ Praha Uhřetěves - Praha hl.n - Praha Vysočany**“.
- 3.1.3 Dále je nutné respektovat dokumenty:
- Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice**, IPR a ROPID 08/2018.
  - Standard zastávek PID**, ROPID, IDSK, IPR a ČVUT 09/2017.
- 3.1.4 Technické řešení bude koordinováno se:



- a) **Studii proveditelnosti pro trať Praha-Smíchov – Plzeň, doplnění 2017 (nová trasa Praha – Beroun/Hořovice)**, rozpracovaná dokumentace SUDOP PRAHA.

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

### **4.1 Všeobecně**

4.1.1 Stavba bude sestávat z těchto částí:

- Zřízení trvalé odbočky Spořilov v km cca 2,8 – 3,1 trati Praha-Vršovice – Praha-Krč, resp. 3,8 – 4,1 trati Praha-Zahradní Město – Praha-Krč.
  - Rozšíření zastávky Praha-Kačerov. Stávající nástupiště bude prodlouženo na 220 m pro zastavování odklonových osobních vlaků a doplněno zřízením nového nástupiště délky 220 m u jižní koleje. Nové nástupiště vyvolá posun jižní koleje, její rekonstrukce ve vyvolaném rozsahu je rovněž částí stavby.
  - Zřízení provizorního SZZ ŽST Praha-Krč. Toto SZZ zabezpečí provoz po dobu výstavby metra D, která zlikviduje stávající výpravní budovu této stanice. Součástí bude též napájení, EOv a doplnění výhybky napojující novou kolej od odb. Tunel. Veškeré stávající drážní technologie budou navrženy k vymístění do provizorií (kontejnerů) mimo stávající budovu ŽST Praha-Krč.
  - Zřízení druhé traťové koleje od nové odbočné výhybky odb. Tunel po žst. Praha-Krč na existujícím zemním tělese a mostech. Nová kolej převážně jižně od stávající, v km 7,5 – 6,9 severně od stávající.
  - Zřízení odbočné výhybky na západním konci Branického mostu, a to buď cca v km 10,1 – 10,2 před mostem, nebo v km 9,9 – 10,0 na mostě. Budou zpracovány a zhodnoceny obě varianty umístění nové výhybky. Výhybka bude začleněna do odb. Tunel. V případě výhybky v km 10,1 – 10,2 musí poloha výhybky umožnit budoucí rekonstrukci koleje v tunelu tak, aby byly dodrženy únikové cesty podél koleje.
- 4.1.2 Na stavbu naváže další stavba (stavby), řešící rekonstrukci stávající koleje odb. Tunel (vč.) – Praha-Krč, celkovou rekonstrukci žst. Praha-Krč s podchodem v návaznosti na metro, rekonstrukci zbylých částí obou kolejí Praha-Krč – Spořilov, zdvoukolejnění Spořilov – Praha-Zahradní Město (vč. vyvolaných úprav v této stanici) a zastávky pro tangenciální linku. Vybudováno by bylo rovněž ETCS. Tato stavba (stavby) by navázala po dokončení rekonstrukce mostu na Výtoni a tedy po ukončení odklonové vozby.
- 4.1.3 Výsledný název a charakter dopravní předpokládané jako odbočka Spořilov bude upřesněn v návaznosti na návrh zabezpečovacího zařízení.
- 4.1.4 DUSP, včetně PDPS stavby bude zpracována dle schváleného Záměru projektu.
- 4.1.5 Při zpracování Díla se postupuje dle VTP pro DSP+PDPS kromě případů, kdy je v těchto ZTP požadováno postupovat dle VTP pro DUR.
- 4.1.6 K připomínkovému řízení PDPS bude odevzdána kompletní dokumentace vč. soupisu prací s výkazem výměr v rozsahu a podrobnostech stanoveném vyhláškou 169/2016 Sb. Soupisy prací k připomínkovému řízení budou odevzdány vždy v oceněné variantě jak ve formátu \*.XML - datový předpis XDC, tak ve formátu \*.XLS (Formulář SO/PS viz přílohu Směrnice č. 20). Po ukončení připomínkového řízení a vyhotovení protokolu o vypořádání připomínek bude Objednateli předána konečná verze soupisů prací s výkazy výměr, které budou použity jako součást zadávací dokumentace veřejné zakázky na realizaci stavby. Odevzdání proběhne opět i v oceněné variantě ve formátu \*.XML - datový předpis XDC.
- 4.1.7 V případě, že z dotazů uchazečů veřejné zakázky na realizaci stavby položených v rámci soutěže vzejde potřeba upravit soupisy prací, budou tyto soupisy Objednateli odevzdány vždy i v oceněné variantě ve formátu \*.XML - datový předpis XDC.
- 4.1.8 Výkazy výměr budou podloženy výpočtem a hodnoty vstupující do výpočtu budou jednoznačně dohledatelné i ve výkresové části. Nejsou přípustné formulace „Odečteno

digitálně z textové a výkresové části dokumentace", aniž by byla konkrétně specifikovaná část dokumentace, ze které byla hodnota odměřena. Odkaz na digitální odečet není přípustný ani v případě, kdy je možné hodnotu získat výpočtem viditelným z výkresové části, případně odkazem na již jednou odměřenou položku soupisu prací stejného objektu.

- 4.1.9 Zhotovitel zakreslí v koordinační situaci stavby polohu všech sond geotechnického a stavebně-technického průzkumu včetně označení.
- 4.1.10 Zhotovitel projektové dokumentace bude důsledně požadovat recyklaci kameniva vyzískávaného z kolejového lože. Recyklace se bude provádět vždy při odtěžení min. 5 tisíc tun kameniva (cca 2 km jednokolejné trati). Vždy bude přednostně požadována recyklace na frakci 32/63. S ohledem na nutnost efektivního využívání omezených zdrojů kameniva, je nutno již při návrhu použití třídy kameniva důsledně uplatňovat možnosti uvedené v předpisu S3 Železniční svršek Díl X Kolejové lože a jeho uspořádání, dle č. 30, Tab. 1 Použití třídy kameniva.

## 4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Provozní a dopravní technologie bude zpracována dle Směrnice GR č. 11/2006, pro ZP podle Přílohy 1, pro DUSP+PDPS podle Přílohy 2. Další články této kapitoly ZTP platí vždy pro ZP i pro DUSP+PDPS.
- 4.2.2 Výhledový rozsah dopravy bude uvažován pro dva časové horizonty:
  - a) bezprostředně po realizaci této stavby, který bude uvažovat v osobní dopravě rozsah odklonu vlaků z tratě Praha-Radotín – Praha-Smíchov – Praha hl.n. dle projednání s jejich Objednateli (MD O190 a ROPID) a upřesněný podle kapacitního prověření v bodě 4.2.5; rozsah nákladní dopravy bude uvažován shodně se stávajícím stavem s možnou modifikací podle projednání se společností ŽESNAD.CZ a potvrzenou SŽDC O26;
  - b) po dokončení staveb v úseku Praha-Radotín – Praha-Smíchov – Praha hl.n. a dokončení dalších staveb podle čl. 4.1.2, který bude uvažovat rozsah osobní dopravy dle podkladové Studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha a Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR a ROPID 08/2018); pro stanovení rozsahu nákladní dopravy bude osloveno sdružení ŽESNAD.CZ a podle možností budou využity výstupy ze Studie proveditelnosti pro trať Praha-Smíchov – Plzeň, doplnění 2017 (nová trasa Praha – Beroun/Hořovice) s tím, že výsledný rozsah dopravy následně potvrdí SŽDC O26.
- 4.2.3 Pro trať 523 bude pro oba horizonty uvažován rozsah a organizace dopravy odpovídající stávajícímu stavu. Pro úsek Praha-Zahradní Město – Praha-Vršovice – Praha hl.n. bude uvažován rozsah a organizace dopravy dle Studie proveditelnosti zaústění IV. TŽK do železničního uzlu Praha. Rozsah a organizaci dopravy vlaků Sv směr Praha ONJ (pro časový horizont a) ) stanoví zpracovateli SŽDC O26.
- 4.2.4 Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 4.2.5 Pro oba výhledové časové horizonty budou zpracovány výhledové GVD. Pro výhledový horizont a) dle kap. 4.2.2 bude zpracován návrhový GVD pro úsek Plzeň hl.n. – Praha-Radotín – Praha-Krč – Praha-Vršovice – Praha hl.n. (v úseku Plzeň hl.n. – Praha-Radotín zjednodušeně s vyznačením pouze významných dopraven), který prověří možnosti odklonu vlaků z tratě Praha-Radotín – Praha-Smíchov – Praha hl.n. Pro výhledový horizont b) bude zpracován návrhový GVD pro úsek Beroun – Praha-Radotín – Praha-Krč – Praha-Zahradní Město – Praha-Malešice (v úseku Beroun – Praha-Radotín zjednodušeně s vyznačením pouze významných dopraven).
- 4.2.6 V rámci návrhu bude prověřena možná optimalizace rozvržení, popř. počtu, traťových oddílů v úseku Praha-Krč – Praha-Vršovice v návaznosti na zřízení odbočky.
- 4.2.7 Bude uveden popis stávajícího a výhledového stavu s popisem změn.
- 4.2.8 Bude uvedeno schéma celého řešeného úseku s vyznačením kilometrických poloh hlavních návěstidel. Návěstidla budou posouzena a navržena dle „Zásad pro návrh



technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven" (dopis č.j. 20009/2018-SŽDC-GR-O6 ze dne 8.3.2018).

- 4.2.9 Budou dopočteny jízdní doby, provozní intervaly, následná mezidobí a určeny výsledné ukazatele kapacity.

### 4.3 Organizace výstavby

#### 4.3.1 DUSP vč. PDPS

- 4.3.1.1 V rámci DUSP vč. PDPS bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).

- 4.3.1.2 Zhotovitel je při zhotovení návrhu harmonogramu stavby povinen efektivně a optimálně navrhnout časový plán realizace stavby rozdělený do jednotlivých stavebních postupů s maximálním využitím doby pro efektivní časovou koordinaci, vzájemně na sebe navazujících činností zahrnutých do stavby. Navržený časový plán bude **efektivně využívat 7 dnů** v týdnu, se zohledněním státem uznávaných svátků v ČR a **využitím 12 hodinové denní pracovní doby**. Při návrhu harmonogramu projektant prověří možnost souběhu jednotlivých postupů pro maximální zkrácení doby výstavby a **možnost provádění vybraných činností v nočních směnách**. Pro noční práce budou vždy stanovené podmínky a požadavky, za kterých se budou práce provádět. V harmonogramu stavby bude taktéž definovaná kritická cesta pro realizaci stavby, která bude zahrnovat seznamu činností a podmínek, které zásadním způsobem ovlivňují dobu určenou pro realizaci a dokončení stavby. Datum dokončení poslední činnosti na kritické cestě bude zároveň datem dokončení stavby. Pro kritické činnosti bude platit, že jejich celková časová rezerva, tj. volná časová rezerva je rovna nule, tzn., že zdržení počátku takové činnosti nebo prodloužení doby trvání činnosti bude mít vliv na konečné datum dokončení stavby.

- 4.3.1.3 Počet a délka výluk zastavující provoz v úsecích Praha-Radotín – Praha-Krč – Praha-Zahradní Město a Praha-Krč – Praha-Vršovice bude minimalizována.

- 4.3.1.4 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. TV a ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.

- 4.3.1.5 V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí / TV / ZZ:

- délku trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u denních nebo nočních výluk zastavující provoz);
- vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky / návěstidlem / kilometricky);
- vymezení vylučovaného trakčního vedení (úsekovým odpojovačem / děličem / aj.);
- činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízd vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích; při všech změnách stavu je nutno přesně specifikovat rozsah funkčnosti ZZ);
- stručný rozsah prací;
- počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout, včetně návrhu způsobu náhrady/alternativy pro potřeby ekonomického hodnocení;
- přístup mechanizace na staveniště.

- 4.3.1.6 V dokumentaci budou vyznačeny přepokládané plochy zařízení staveniště, nutné pro výstavbu jednotlivých SO a PS.



## **4.4 Zabezpečovací zařízení**

### **4.4.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.4.1.1 ŽST Praha Krč je zabezpečena SZZ 3. kategorie typu RZZ z roku 1967.
- 4.4.1.2 Traťový úsek Praha Vršovice osobní nádraží – Praha Krč bude po dokončení stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n., II.část – P.Hostivař – Praha hl.n.“ zabezpečen novým TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo s hradlem na trati.
- 4.4.1.3 Traťový úsek Praha Zahradní Město – Praha Krč bude po dokončení stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n., II.část – P.Hostivař – Praha hl.n.“ zabezpečen novým TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo bez hradla na trati.
- 4.4.1.4 Traťový úsek Odb. Tunel – Praha Krč bude zabezpečen novým TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo bez hradla na trati – v rámci stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“.
- 4.4.1.5 Na Odb. Tunel bude po dokončení stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“ zřízeno nové SZZ 3 kategorie dle TNŽ 34 2620 s řídicí úrovní v ŽST Praha Radotín.

### **4.4.2 Požadavky na nový stav**

- 4.4.2.1 V ŽST Praha-Krč bude navrženo na stávající konfiguraci kolejíště provizorní SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620.
- 4.4.2.2 Kabelizace provizorního zab. zařízení v ŽST Praha – Krč bude respektovat platné normy a předpisy – tak, že všechny trasy musí být provedeny jako zemní s minimálním krytím dle TNŽ 34 2609 (čl.87), ČSN 73 6005 (příloha B) a předpisu SŽDC S4 (část druhá, kapitola V + příloha P26). V žádném případě nesmí být trasy provedeny jako povrchové nebo podpovrchové.
- 4.4.2.3 Na nově zřízené odbočce Spořilov bude navrženo SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620.
- 4.4.2.4 Obě výše uvedená SZZ budou umožňovat dálkové ovládání z CDP Praha z dispečerského sálu řízené oblasti Praha Uhřetěves – Lysá nad Labem. Nutno uvažovat s vyvolanými úpravami na CDP Praha včetně vyvolaných vazeb na již provozovaný systém dálkového ovládání řízené oblasti Praha Uhřetěves – Lysá nad Labem.
- 4.4.2.5 Stávající SZZ Odb. Tunel bude upraveno a doplněno o novou výhybku.
- 4.4.2.6 Bude provedena úprava SZZ ŽST Praha – Radotín (kde bude zřízena řídicí část SZZ odbočky Tunel) a odbočky Tunel, společně s úpravou SW CDP Praha (pokud bude již daný úsek III. TŽK obsluhován z CDP).
- 4.4.2.7 Všechna uvedená SSZ budou připravena pro začlenění do ETCS v rámci stavby „ETCS v uzlu Praha“.
- 4.4.2.8 V traťovém úseku Odb. Tunel – Praha Krč bude v první traťové koleji ponecháno a upraveno stávající TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo. Ve druhé traťové koleji bude navrženo nové TZZ stejného typu.
- 4.4.2.9 V traťovém úseku Praha Krč – Odb. Spořilov budou v obou kolejích navržena nová TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo (případné zřízení oddílu na trati určí dopravní technologie).
- 4.4.2.10 V traťových úsecích Odb. Spořilov - Praha Zahradní Město a Odb. Spořilov - Praha Vršovice osobní nádraží budou upravena a doplněna nová TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo (případné zřízení oddílu na trati určí dopravní technologie).

- 4.4.2.11 K umístění technologických zařízení v ŽST Praha Krč budou využity technologické kontejnery, které budou umístěny tak, aby nebyly v kolizi se stavbou metra I.D a předpokládanou budoucí rekonstrukcí ŽST. V ostatních (ŽST Praha-Vršovice a ŽST Praha-Zahradní město) případech budou využity přednostně stávající technologické objekty.
- 4.4.2.12 Součástí dokumentace musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ, úvazek nových TZZ.
- 4.4.2.13 S ohledem na nové SZZ je nutno řešit nově ukolejnění včetně nového návrhu koordinačního schématu ukolejnění a trakčních propojek.
- 4.4.2.14 Pro nové SZZ budou použity počítače náprav, které musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238-3. Nutno respektovat omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012. Vzhledem k použití počítačů náprav se předpokládá nasazení funkcionality VNPN dle TS 2/2014-S,Z.
- 4.4.2.15 Součástí dokumentace bude popis a návrh úprav systémů DOZ a ETCS, včetně všech souvisejících dopadů vlivem aktivace nového SZZ Praha-Krč.
- 4.4.2.16 Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby a na pracoviště DŽDC CDP Praha.
- 4.4.2.17 Nutno respektovat Směrnici SŽDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4665/2014-O12 s účinností od 1.5.2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd.
- 4.4.2.18 Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.
- 4.4.2.19** Veškerá kabelizace bude navržena v izolační hladině zohledňující výhledovou střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV, AC.

## **4.5 Sdělovací zařízení**

### **4.5.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.5.1.1 V úseku Praha Radotín – Praha Krč – Praha Vršovice je položen dálkový metalický kabel DK 38, v úseku Praha Radotín - Praha Krč dálkový optický kabel 36/72 vláken. V ŽST Praha Krč a zastávce Praha Kačerov je v provozu rozhlasové zařízení. Trať je pokryta traťovým rádiovým systémem GSM-R.
- 4.5.1.2 V traťovém úseku Praha Vršovice – Praha Krč bude po dokončení stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n., II.část – P.Hostivař – Praha hl.n.“.položen optický a metalický kabel.
- 4.5.1.3 V traťovém úseku Praha Radotín – Praha Krč bude položen po dokončení stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo optický a metalický kabel.

### **4.5.2 Požadavky na nový stav**

- 4.5.2.1 Na zastávce Praha Kačerov bude navrženo informační zařízení v souladu se směrnicí SŽDC č. 118, doplnění reproduktorů rozhlasového zařízení na prodlužované nástupiště a na nástupiště nové. Bude prověřen výkon stávající rozhlasové ústředny, v případě nedostatečného výkonu bude navrženo její doplnění o další výkonový stupeň.
- 4.5.2.2 V ŽST Praha Krč bude navržen informační systém v souladu se směrnicí SŽDC č. 118 a rozhlasové zařízení v IP provedení s automatickým hlášením dle jízdy vlaku.
- 4.5.2.3 Pro sledování hran nástupiště bude navržen kamerový systém v souladu s pokynem O14 č.j. 18453/2018-SŽDC-O14. Kamerový systém bude začleněn do kontrolně analytického centra řízení dopravy (KAC).



- 4.5.2.4 Technologické prostory budou chráněny poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem s opticko-kouřovými detektory.
- 4.5.2.5 Bude navržena místní kabelizace k jednotlivým prvkům v kolejišti, pro připojení jednotlivých rozvaděčů EOv a osvětlení bude navržena HDPE trubka a optický kabel. Metalické kabely budou navrženy v provedení s ochranným kovovým pláštěm (typ TCEKPFLEZE).
- 4.5.2.6 Bude navržena ochrana a případně přeložka stávajících inženýrských sítí.
- 4.5.2.7 Navržen bude systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty v souladu s SŽDC TS 2/2008-ZSE - Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. Třetí vydání, v platném znění (dále „TS 2/2008-ZSE“) a přenosové zařízení.
- 4.5.2.8 Součástí dokumentace bude návrh doplnění dispečerského pracoviště a pracoviště dispečera železniční dopravní cesty na CDP Praha.
- 4.5.2.9 Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).
- 4.5.2.10 Veškerá kabelizace bude navržena v izolační hladině zohledňující výhledovou střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV, AC.

## **4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení**

### **4.6.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.6.1.1 Stávající trakční vedení v oblasti řešené stavby, v traťových úsecích TUDU 020604 Tunel – Praha Krč, TUDU 171402 Praha Krč – Praha Vršovice os.n., provedené trakční proudovou soustavou 3 kV, DC pochází přibližně z roku 1970 s pozdějšími místními úpravami. Podélná rozpětí stávajících trakčních podpěr dosahují místy, (dle dříve platných norem trakčních sestav) až 80 m a v současné době nesplňují vzdálenosti dané nyní platnou typovou dokumentací pro trakční vedení. V části řešené oblasti od odb. Tunel přes Branický most do km cca 8,3 jsou trakční podpěry elektrizované jednokolejné trati individuální. Dále jsou trakční podpěry situovány oboustranně i podle neelektrizované koleje traťového úseku Praha Krč – Praha Braník. Podpěry jsou spojeny trakčními branami, stejně tak v ŽST Praha Krč a dále v obou traťových úsecích až do místa uvažované nové odbočky Spořilov.
- 4.6.1.2 V zastávce Praha Kačerov je provedeno osvětlení nástupiště včetně přístupových cest. Elektrický ohřev výhybek není v řešené oblasti instalován.
- 4.6.1.3 V ŽST Praha Krč je mj. provedeno napájení stávajícího SZZ 3. kategorie, které bude v rámci předmětné stavby upravováno.

### **4.6.2 Požadavky na nový stav**

- 4.6.2.1 Nová druhá traťová kolej od odbočky Tunel po ŽST Praha Krč bude rovněž elektrizována, bude vybavena novým trakčním vedením trakční proudové soustavy 3 kV, DC.
- 4.6.2.2 Novým trakčním vedením včetně nových trakčních podpěr bude v části předmětného úseku vybavena i stávající traťová kolej v rozsahu od odb. Tunel přes Branický most do km cca 8,9. Stávající vedení včetně trakčních podpěr bude demontováno.
- 4.6.2.3 Na Branickém mostě bude nutno, v koordinaci s návrhem nového trakčního vedení, v rámci úprav mostního objektu navrhnout na mostní konstrukci základové svorníkové patky pro osazení nových trakčních stožárů a to jak pro trakční vedení stávající traťové koleje, tak pro trakční vedení nové druhé traťové koleje.

- 4.6.2.4 Úprava trakčního vedení bude navržena též v nové trvalé odbočce Spořilov, situované v km cca 2,8 – 3,1 trati Praha-Vršovice – Praha-Krč, resp. 3,8 – 4,1 trati Praha-Zahradní Město – Praha-Krč, stejně tak v navazujícím úseku po zastávku Praha-Kačerov (včetně), tak aby úprava trakčního vedení zohledňovala výstavbu nového nástupiště resp. prodloužení stávajícího nástupiště v zastávce
- 4.6.2.5 Návrh nového trakčního vedení bude nadále sledovat stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC s tím, že veškeré provedení izolace bude navrženo v izolační hladině zohledňující výhledovou střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV, AC (izolátory v úrovni napětí 25 kV, atd.).
- 4.6.2.6 Při návrhu trakčního vedení budou sledovány normy ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 122-1 ed.2, ČSN EN 50 367 ed.2, ČSN EN 50 388 ed.2 při splnění požadavků TSI ENE.
- 4.6.2.7 Pro stanovení návrhu dimenzování trakčního vedení a ověření stávající dimenze napájení budou provedeny energetické výpočty, které budou vycházet z parametrů výhledového rozsahu dopravy dle dopravní technologie.
- 4.6.2.8 Dle navrženého rozsahu úprav trakčního vedení, železničního svršku, mostních objektů, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a ostatních úprav s tímto souvisejících bude navržena úprava ukolejnění vodivých konstrukcí dle současně platných norem a předpisů.
- 4.6.2.9 Napájení zabezpečovacího zařízení SZZ (odb. Spořilov, provizorní SZZ ŽST Praha Krč) a TZZ, které bude předmětem řešení v obvodu stavby, musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620 ed.2, ČSN 34 2650 ed.2 včetně zajištění ochrany zařízení proti vlivům přepětí a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.
- 4.6.2.10 S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů nn a příslušných rozvodných zařízení. Bude proveden návrh napojení nových a rekonstruovaných zařízení, osvětlení, EOv a dalších případných nových odběrů. V předmětných traťových úsecích bude navržena ochrana a případně přeložka stávajících kabelových rozvodů.
- 4.6.2.11 Návrh osvětlení venkovních železničních prostor na zastávce Praha Kačerov, a výhybky v odbočce Tunel, nově vložené výhybky v žst. Praha-Krč nahrazující nyní rušenou výh. 4. a nových výhybek v odbočce Spořilov bude proveden podle požadavků normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, se sledováním požadavků Směrnice SŽDC E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC. V rámci dokumentace bude vypracován protokol o určení venkovního osvětlení dráhy dle přílohy č. 2 předpisu SŽDC E11. Protokol bude součástí dokumentace. Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatickém/místním, dálkové ovládání a dohled v souladu s TS2/2008-ZSE. Návrh nového osvětlení požadujeme pouze LED (v provedení antivandal).
- 4.6.2.12 Bude prověřena možnost provedení předpřípravy nového způsobu napájení silnoproudých technologií LDSŽ 22 kV. Zároveň Zhotovitel prověří příkon distribuční přípojky na nově instalovaný výkon technologických systémů. O volbě hlavního a záložního napájení bude rozhodnuto na profesních poradách po posouzení technických a ekonomických aspektů možných způsobů napájení.
- 4.6.2.13 V odbočce Tunel a nové odbočce Spořilov bude zřízen elektrický ohřev výhybek (EOV) s prodlouženými topnými tyčemi. Napájení EOv bude navrženo z lokální distribuční sítě SŽDC (LDSŽ), odběr elektrické energie zařízení EOv bude pro účely odečtu spotřeby el. energie samostatně měřen.



Pro potřebu zvýšeného elektrického příkonu pro EOv se v návrhu zajistí příslušné úpravy v jednotlivých hlavních napájecích bodech a rozvodech, které v případě nutnosti zahrnou i úpravy v připojení na distribuční síť nn popřípadě vn. Návrh elektrického ohřevu výhybek na předmětných výhybkách, bude proveden se sledováním požadavků Směrnice SŽDC E2 – Předpis pro obsluhu a údržbu zařízení pro elektrický ohřev výhybek.

- 4.6.2.14 Ovládání EOv bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče v režimech „automatika“ a „ruční obsluha“ se zapojením do systému dálkového ovládání a diagnostiky za respektování podmínek komunikace podle dokumentu TS 2/2008-ZSE. Ovládání EOv bude pomocí systému společného s osvětlením, systém umožní dálkový dohled a dálkové i místní ovládání.
- 4.6.2.15 Dle rozsahu návrhu úprav trakčního vedení bude proveden návrh příslušných úprav dálkového ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO). V rámci potřebných nových kabelových rozvodů budou rozšířeny, popřípadě nově instalovány ovládací pulty DOÚO. Ovládací pulty budou připojeny do zařízení dispečerské řídicí techniky „DŘT“. Venkovní kabelové rozvody DOÚO budou ukládány v zemi s mechanickou ochranou.
- 4.6.2.16 Zařízení nových odběrových míst včetně podmínek připojení k distribuční soustavě bude v rámci dokumentace legislativně zajištěno s provozovatelem distribuční soustavy PRE Distribuce, a.s. ve smyslu zák. č. 458/2000 Sb. a vyhlášky č. 16/2016 Sb. prostřednictvím provozovatele lokální distribuční soustavy železnic (LDSŽ) tj. SŽDC, s.r.o., SŽDC Hradec Králové. Zhotovitel dokumentace dodá k tomu SŽDC, SŽE příslušné podklady. Fakturační měření trafostanice a jednotlivých vývodů k technologiím bude provedeno podle požadavku SŽE Hradec Králové.
- 4.6.2.17 Navrhne se rozsah úprav, dovybavení ED Křenovka, potřebnými komponenty a programové vybavení respektující nový stav řízených technologických zařízení.

## **4.7 Železniční svršek a spodek**

### **4.7.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.7.1.1 Všechny tři dotčené mezistaniční úseky Praha-Vršovice – Praha-Krč, Praha-Zahradní Město – Praha-Krč a Praha-Krč – odb. Tunel jsou jednokolejné. První dva jsou v úseku od km 2,9 (trati od Prahy-Vršovic), resp. od km 3,9 (trati od Prahy-Zahradního Města) vedeny po společném zemním tělese s plání vyhovující svou šířkou tří traťovým kolejím. Společný úsek je téměř v celé délce v hlubokém zářezu, který těsně před žst. Praha-Krč přechází do náspu. V km cca 3,5 trati Praha-Vršovice – Praha-Krč je vnější nástupiště zastávky Praha-Kačerov. Od Prahy-Krče do odb. Tunel je těleso dvoukolejné včetně umělých staveb, ale položena je jen jedna kolej nejprve vlevo, posléze vpravo. Svršek je tvaru S49 na pražcích SB8 (v úseku Praha-Krč – odb. Tunel od km 9,0 po konec stavby na pražcích B91S), kolej je bezстыková.
- 4.7.1.2 Železniční stanice Praha-Krč má tři dopravní koleje (3., 1., 2. SK) určené pro trať Praha-Vršovice – Vrané nad Vltavou s úrovnovými nástupišti a čtyři dopravní koleje (4., 6., 8., 10. SK) určené pro trať Praha-Zahradní Město – odb. Tunel, z nich je jedna (10. SK) nyní vyloučena. Dále jsou ve stanici manipulační koleje a vlečky.

### **4.7.2 Požadavky na nový stav**

- 4.7.2.1 Součástí stavby v oblasti železničního svršku a spodku bude:
- Zřízení trvalé odbočky Spořilov v km cca 2,8 – 3,1 trati Praha-Vršovice – Praha-Krč, resp. 3,8 – 4,1 trati Praha-Zahradní Město – Praha-Krč. Odbočka bude obsahovat dvě kolejové spojky vyhovující pro pokud možno traťové rychlosti a musí umožnit následné rozšíření o napojení

druhé koleje směr Praha-Zahradní Město (výhled bude doložen). Zhotovitel navrhne více konfigurací, připouští se přesah úprav do sousedních úseků, nejdéle ale do km 2,2 směr Praha-Vršovice a po začátek nástupiště zastávky Praha-Kačerov. V rozsahu zřízení kolejových spojek a navazujících úprav železničního svršku bude vložen nový kolejový svršek vč. výhybek podle SM77, bude provedena sanace pražcového podloží a zajištěno odvodnění.

- V místě zastávky Praha-Kačerov budou provedeny nezbytné úpravy, vyvolané prodloužením nástupiště a doplněním nového nástupiště. Připouští se varianta s umístěním nového nástupiště jižně od jižní koleje a tedy s jejím směrovým posunem blíže k severní koleji (v celém úseku odb. Spořilov – ŽST Praha-Krč), obě varianty budou v úvodu prací na ZP předloženy k porovnání a rozhodnutí Objednatele. V úseku se směrovými posuny, dále podél nového nástupiště a v krátkých úsecích (pod 1 km) mezi rekonstruovanými úseky bude navržena rekonstrukce železničního svršku a železničního spodku (pražcové podloží, odvodnění).
- Zřízení druhé traťové koleje od nové odbočné výhybky odb. Tunel po žst. Praha-Krč na existujícím zemním tělese a mostech. Nová kolej převážně jižně od stávající, v km 7,5 – 6,9 severně od stávající. Stávající traťová kolej nebude rekonstruována, vyjma možných úprav vyvolaných např. řešením mostních objektů (posun os apod.). Na koncích bude kolej zapojena novými výhybkami, v žst. Praha-Krč bude nově vložena výhybka nahrazující nyní rušenou výh. 4 (tato výhybka bude vložena již v etapě, zahrnující SZZ ŽST Praha-Krč). V odb. Tunel bude nová výhybka variantně podle podmínek čl. 4.1.

- 4.7.2.2 V rozsahu uvedených prací bude položen nový železniční svršek tvaru 60E2 na pražcích betonových s pružným bezpodkladnicovým upevněním, výhybky soustavy UIC60 na betonových pražcích, vždy svařené do bezстыkové koleje. Geometrické parametry kolejí budou optimalizovány na tělese s omezeními danými prostorovými poměry tělesa, dopočteny budou rychlosti V, V130, V150. Pokud lokálně bude zjištěna nemožnost dodržení rychlostních parametrů podle TSI INF 2015 a Nařízení 1315/2013, bude součástí dokumentace zdůvodnění těchto nedodržení.
- 4.7.2.3 V rozsahu pokládky nového železničního svršku bude provedena sanace pražcového podloží podle výsledku podrobného geotechnického průzkumu, statické zatěžovací zkoušky a kopané sondy Zhotovitel provede s četností nejdéle po 100 m nové koleje. Bude ověřena stabilita zemních svahů. Plán tělesa železničního spodku bude navržena přednostně skloněná. Bude též zajištěno odvodnění v plném rozsahu rekonstrukce železničního svršku.
- 4.7.2.4 V úsecích historicky dvoukolejného zemního tělesa bude nutno ověřit únosnost a stabilitu zemního tělesa v místě, kde dnes není kolej. V rámci podrobného průzkumu bude potřeba realizovat vrty pro ověření jeho složení.
- 4.7.2.5 V rámci geotechnického průzkumu se předpokládá minimálně následující rozsah:
- zářez – kopané sondy (vč. odběru vzorků na indexové zkoušky zemin) + statické zatěžovací zkoušky + penetrace min. do 2 m ode dna kopané sondy, provedení a četnost dle S4,
  - násep – kopané sondy (vč. odběru vzorků na indexové zkoušky zemin) + statické zatěžovací zkoušky + penetrace co nejhlouběji (pod úroveň původního termínu), provedení a četnost dle S4,
  - měření náspů georadarem (pro ověření stavu konstrukce náspu) a v problematických místech realizovat vrt pod patu náspu s odběrem vzorků, předpoklad max. 4 vrty.



## **4.8 Nástupiště**

### **4.8.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.8.1.1 V zast. Praha-Kačerov se nachází vnější nástupiště délky 170 m u koleje Praha-Vršovice – Praha-Krč s výškou 550 mm nad TK.

### **4.8.2 Požadavky na nový stav**

- 4.8.2.1 Stávající nástupiště bude prodlouženo na 220 m.
- 4.8.2.2 U jižní koleje, trati Praha-Krč - Praha-Zahradní Město bude navrženo nové vnější nebo ostrovní jednostranné nástupiště délky 220 m s výškou 550 mm nad TK. Přístup na nástupiště bude po nové lávce nad vršovickou, resp. i nad jižní kolejí.
- 4.8.2.3 Pro zastávku Praha-Braník Ve Studeném (uvedena ve „Strategii rozvoje...“) bude zajištěna stavební připravenost. Výstavba není součástí této akce, ale staveb navazujících.

## **4.9 Mosty, propustky, zdi**

### **4.9.1 Popis stávajícího stavu**

#### **4.9.1.1 Most v km 5,431**

- Most přes ulici Vídeňská. Celková délka mostu je 53,3 m, počet otvorů mostu je 2, počet nosných konstrukcí 1. Šířka mostu je 20,5 m, výška cca 6,6 m. Most je s průběžným kolejovým ložem.
- Konstrukce K 01 je železobetonová, desková, spojitý nosník o 2 polích o rozpětí 17,21 m, se 3 podélnými dilatačními spárami. Opěry jsou železobetonové s povrchovou úpravou.

#### **4.9.1.2 Most v km 5,511**

- Most přes Kunratický potok. Celková délka mostu je 7,5 m, počet otvorů mostu je 1, počet nosných konstrukcí 1. Šířka mostu je 29,9 m, výška cca 10,6 m. Most je přesýpaný.
- Nosná konstrukce je kamenná, klenbová o rozpětí 5,6 m. Opěry jsou kamenné.

#### **4.9.1.3 Most v km 5,730**

- Jedná se o podchod pro pěší pod kolejištěm železniční stanice Praha-Krč. Celková délka mostu je 13,70 m, počet otvorů mostu je 1, počet nosných konstrukcí 1. Šířka mostu je 28,9 m, výška cca 3,45 m. Most je s průběžným kolejovým ložem.
- Nosná konstrukce je železobetonová, desková o rozpětí 3,5 m. Konstrukce je rozdělena 4 podélnými dilatačními spárami. Opěry jsou železobetonové s povrchovou úpravou.

#### **4.9.1.4 Most v km 6,323**

- Most přes ulici Sulická. Celková délka mostu je 31,50 m, počet otvorů mostu je 1, počet nosných konstrukcí 2. Šířka mostu je 59,86 m, výška cca 8,6 m. Most je s průběžným kolejovým ložem.
- Konstrukce K 01 je železobetonová, desková o rozpětí 17,0 m, šířky 39,6 m se 3 podélnými dilatačními spárami.
- Konstrukce K 02 je železobetonová, desková o rozpětí 15,7 m, šířky 9,6 m. Opěry O1 až O4 jsou železobetonové s povrchovou úpravou.

#### **4.9.1.5 Most v km 7,775**

- Most přes cyklostezku. Celková délka mostu je 16,35 m, počet otvorů mostu je 1, počet nosných konstrukcí 1. Šířka mostu je 9,03 m, výška cca 6,6 m. Most je s průběžným kolejovým ložem.

- Nosná konstrukce je železobetonová, desková o rozpětí 6,53 m. Opěry jsou železobetonové s povrchovou úpravou,

#### **4.9.1.6 Most v km 8,325**

- Most přes ulici Vrbova. Celková délka mostu je 21,95 m, počet otvorů mostu je 1, počet nosných konstrukcí 1. Šířka mostu je 9,04 m, výška cca 13,5 m. Most je s průběžným kolejovým ložem.
- Nosná konstrukce je železobetonová klenbová o rozpětí 15,5 m. Opěry jsou železobetonové, v dolní části kamenné.
- Na mostě není dodržen VMP.

#### **4.9.1.7 Most v km 8,839**

- Celková délka mostu je 40,0 m, počet otvorů mostu je 1, počet nosných konstrukcí 2. Šířka mostu je 9,50 m, výška cca 6,55 m. Most je s průběžným kolejovým ložem.
- Nosné konstrukce jsou železobetonové trámové (2 x 3 ks) spojené horní ŽB deskou. Rozpětí nosné konstrukce je 18,9 m. Mezi trojicemi trámů je podélná dilatační spára. Opěry jsou železobetonové.

#### **4.9.1.8 Most v km 8,911**

- Most přes ulici Údolní. Celková délka mostu je 19,28 m, počet otvorů mostu je 1, počet nosných konstrukcí 1. Šířka mostu je 9,53 m, výška cca 5,1 m. Most je s průběžným kolejovým ložem.
- Nosná konstrukce je železobetonová, desková, prostá o rozpětí 6,80 m. Podjezdná výška je 3,63 m (nejmenší naměřená). Opěry jsou železobetonové s povrchovou úpravou. Na mostě není dodržen VMP.

#### **4.9.1.9 Most v km 9,680 (intelligence)**

- Most překlenující údolí Vltavy v oblasti Braníka. Celková délka mostu je 929 m, počet otvorů mostu je 19, celkový počet nosných konstrukcí je 34. Šířka mostu je 13,0 m, výška cca 23,0 m. Most je s průběžným kolejovým ložem.
- Nosná konstrukce K 01 a K 02 (otvor č. 1 až č. 3) je železobetonová, desková, spojitá o třech polích o rozpětí 3x14,0 m.
- Nosná konstrukce K 03 až K 32 (otvor č. 4 až č. 18) je železobetonová, oblouková (ztužení rámem), s horní železobetonovou deskou, prostá. Rozpětí kolem 54,0 m.
- Nosná konstrukce K 33 až K 34 (otvor č. 19) je železobetonová rámová o rozpětí 9,3 m.
- Opěry a pilíře jsou železobetonové ve spodní části většinou kamenné.
- Na mostě není dodržen VMP.
- Stavební stav mostů je hodnocen stupněm 2/2 tj. jako vyhovující dle předpisu S 5 Správa mostních objektů. Závady a poruchy jsou podrobně popsány v Protokolech o podrobné prohlídce.

### **4.9.2 Požadavky na nový stav**

- 4.9.2.1 Navrhovaná řešení musí být v souladu se Směrnicí GR č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky a dalších platných dokumentů a předpisů.
- 4.9.2.2 V rozsahu km 3,8/2,8 - km 6,8 se nepředpokládá stavební počín na mostních objektech a zdech, vyjma odstranění nedodržení VSMP a VMP nově vzniklého ze směrového řešení.
- 4.9.2.3 V km 6,8 – km 10,2 (v místech, kde je navrženo zřízení druhé traťové koleje) se předpokládá celková rekonstrukce všech mostních objektů zahrnující minimálně sanaci celé spodní stavby, sanaci celé nosné konstrukce, provedení nové izolace pod novou kolejí včetně řešení



odvodnění, obnovu PKO ocelových částí nosných konstrukcí, sanaci případně výměnu chodníkových konzol, nové zábradlí případně PHS atd. tak, aby pokud možno nedocházelo k výlukám stávající koleje. V případě nutnosti osazení PHS k oběma kolejím se připouští nové římsy u obou kolejí. Rozsah sanačních prací spodních staveb a nosných konstrukcí bude upřesněn na místním šetření před zahájením prací na Dokumentaci.

- 4.9.2.4 U všech mostních objektů v km cca 6,8 - 10,2 a u ostatních objektů se stavebním počinem musí být prokázána přechodnost traťové třídy D4/120 a D2/160.
- 4.9.2.5 Umístění případných nových objektů bude důkladně projednáno se všemi dotčenými složkami SŽDC.
- 4.9.2.6 Bude navržena rekonstrukce veškerých zdí v rozsahu km 6,8 – km 10,2 trati. Předpokládá se kompletní sanace, ev. nové římsy, zábradlí atp.
- 4.9.2.7 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do třídy tratí viz kap. 1.4.
- 4.9.2.8 K odbornému připomínkovému řízení dle VTP bude odevzdána dokumentace včetně rozepsaného soupisu prací.
- 4.9.2.9 Obecné požadavky pro navrhování mostních objektů a pro jejich stavebně technické průzkumy jsou stanoveny ve VTP.

#### **4.10 Ostatní objekty**

- 4.10.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům), 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 železniční stanici Praha-Krč je výpravní budova z 60. let 20. století. Tento objekt nebude stavbou řešen, jeho demolici a náhradu řeší stavba metra I.D.

##### **4.11.2 Požadavky na nový stav**

- 4.11.2.1 Na zastávce Praha-Kačerov bude vybudován na novém nástupišti přístřešek pro cestující.
- 4.11.2.2 Součástí stavby budou také úpravy pozemních staveb nebo nové stavby v rozsahu, nezbytně vyvolaném technologickými zařízeními.

#### **4.12 Geodetická dokumentace**

- 4.12.1 Geodetická část projektové dokumentace bude zpracovaná na základě platných norem, předpisů, vyhlášek a opatření, které jsou uvedeny v následujícím textu. Geodetická dokumentace musí zajistit dostatečný geodetický podklad pro provedení díla.
- 4.12.2 Součástí dokumentace bude posouzení úplnosti, správnosti a vhodnosti geodetických a mapových podkladů a zhodnocení kvality katastrální mapy včetně návrhu na případné zpřesnění geometrické polohy vlastnické hranice.
- 4.12.3 Objednavatel prostřednictvím SŽG Praha dodá geodetické a mapové podklady. Tyto geodetické a mapové podklady budou splňovat TKP staveb státních drah v souladu s přílohou č.2 Směrnice GR č. 11/2006, ve znění pozdějších změn.
- 4.12.4 Body železničního bodového pole se navrhuje, stabilizují, zaměřují a dokumentují podle předpisu SŽDC M20/MP007 Železniční bodové pole č.j. 17206/2018-SŽDC-GR-O15 (účinnost od 1. 4. 2018).

- 4.12.5 Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven předpisem SŽDC M20/MP006 Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty č.j. 40618/2018-SŽDC-GR-O15 (účinnost od 1.9.2018). Podzemní a nadzemní vedení a zařízení technické infrastruktury budou zakreslena jednotlivými ucelenými liniemi.
- 4.12.6 Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle předpisu SŽDC M20/MP005 Metodický pokyn pro tvorbu prostorových dat pro mapy velkého měřítka č.j. 40605/2018-SŽDC-GR-O15 (účinnost 1.9.2018).
- 4.12.7 Pro vyhotovení a předání geodetické dokumentace platí kap. 5 VTP.
- 4.12.8 Geodetická dokumentace musí být ověřena úředně oprávněným zeměměřickým inženýrem (fyzická osoba, které bylo uděleno úřední oprávnění podle § 13 odst. 1, písm. c) zákona č. 200/1994 Sb. s osvědčením G-02 nebo G-03 dle zam.1.
- 4.12.9 Zhotovitel vyřeší napojení nového směrového a výškového řešení osy koleje na všechny navazující úseky trati. Dokumentaci osy koleje pro všechny navazující úseky trati poskytne prostřednictvím Objednatelů příslušná SŽG. Zhotovitel zajistí prostřednictvím ÚOZI Objednatelů před ukončením prací kontrolu nového směrového a výškového řešení u správce PPK příslušného pracoviště SŽG.

## **4.13 Životní prostředí**

### **4.13.1 ZP**

4.13.1.1 Tato kapitola bude zpracována rozsahu kapitoly 8 ZP Přílohy č. 1 Směrnice MD č. V-2/2012 a seřazena následovně:

- popis jednotlivých složek životního prostředí,
- ochrana přírody: identifikace lokalit NATURA 2000, zvláště chráněných území, významných krajinných prvků, prvků územního systému ekologické stability apod. v řešené oblasti,
- hluk: změny hlukového zatížení (v návaznosti na část Dopravní a provozní technologie),
- odpady: specifikace odpadového hospodářství na základě posouzení místních poměrů, vyloučení SEZ ve spolupráci s místně příslušnými správci

### **4.13.2 DUSP+PDPS**

- 4.13.2.1 Zhotovitelem bude požádáno o odůvodněné stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které bude ihned po obdržení předáno Objednateli. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.
- 4.13.2.2 Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i Zhotovitel požádá příslušný orgán ochrany přírody o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.
- 4.13.2.3 Na základě stanoviska podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. a vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., bude zpracováno oznámení v rozsahu dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.
- 4.13.2.4 Zpracované oznámení Zhotovitel zašle prostřednictvím elektronické pošty k připomínkám Objednateli minimálně 14 dní před plánovaným odevzdáním. Po zapracování připomínek bude proveden tisk oznámení a jeho předání v počtu o tři výtisky a 2 verze v elektronické podobě (CD) přesahující počet vyhotovení stanovený na základě dohody Zhotovitele s příslušným úřadem k posouzení dle § 6 odst. (4) zákona č. 100/2001 Sb.
- 4.13.2.5 Součástí oznámení v rozsahu dokumentace bude i vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení odolnosti stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice



č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí. Obě vyhodnocení budou uvedena zvlášť v položkách rozpočtu.

#### 4.13.2.6 Struktura dokumentace:

- Vliv stavby na životní prostředí – popis jednotlivých složek životního prostředí.
- Biologický průzkum – v trase celého zdvoukolejného trati proběhne podrobný biologický průzkum (v jarním a letním aspektu) s důrazem na zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin, na jehož podkladě bude případně požádáno o výjimky v rámci prací na hranici přítomných MZCHÚ (PP U Branického pivovaru, OP MZCHÚ v OPD).
- Dendrologický průzkum - Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny (povolení ke kácení, VKP, údržba). Součástí dendrologického průzkumu bude zajištění stanoviska ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění k územnímu rozhodnutí. Přílohou kapitoly budou mapové zákresy zjištěné situace.
- Posouzení vlivu na krajinný ráz.
- Akustická studie, měření hluku a vibrací: podle Metodického pokynu SŽDC pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy ze dne 1.4. 2018, č.j.. 50023/2017-SŽDC-GŘ-O15. Hluková studie bude zpracována pro oba časové horizonty uvedené v kap. 4.2.2 s tím, že návrh protihlukových opatření realizovaných touto stavbou musí odpovídat horizontu a) s připraveností následného doplnění opatření pro horizont b).
- Součástí bude i kapitola Hluk ze stavební činnosti.
- Zemědělská příloha.
- Lesní příloha.
- Odpadové hospodářství - důraz bude kladen na průzkum kontaminace štěrkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace štěrkového lože. Další částí bude i mapa s vytipovanými možnými deponiemi a mezideponiemi pro materiál ze stavby.
- Ochrana vod – Havarijní a povodňový plán bude vypracován před realizací záměru (vypracování povodňového plánu bude projednáno se správcem povodí a příslušným vodoprávním úřadem). Havarijní plán v rozsahu vyhlášky č. 450/2005 Sb. bude zpracován v případě zacházení se závadnými látkami ve větším rozsahu, nebo pokud je zacházení spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody.

4.13.3 Upozorňujeme, že záměr se nachází v záplavovém území Q100 a aktivní zóně řeky Vltavy a OPVZ Praha Podolí povrchový zdroj.

4.13.4 Dokladová část bude obsahovat kapitulu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části. Zde budou řazena následující vyjádření:

- stanovisko k lokalitám NATURA 2000,
- vyjádření k EIA,
- stanovisko ke kácení,
- rozhodnutí o zásahu do VKP,
- výjimky, atp.

## 5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1.1 Ekonomické hodnocení bude aktualizováno z ASP zaústění III. TŽK do ŽUP v následujícím rozsahu:

- Ekonomické hodnocení bude převedeno do platné Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb (10/2017), včetně aktualizace vstupů (náklady varianty bez projektu, provozní náklady vlaků, sazby atd.).
- Investiční náklady budou aktualizovány pomocí sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu vydaného SFDI a platného v době zveřejnění zakázky a to pro plný rozsah projektové varianty Střed 2-JS, tj. odb. Tunel – žst. Praha-Zahradní Město.
- Přepravní prognóza bude aktualizována v rozsahu posunu let realizace a zprovoznění (vč. souvisejících staveb) a aktualizace vývoje zatížení dopravní sítě (vč. aktualizace počtu cestujících na trati 171) v oblasti do současné doby. Dopravní model použitý pro aktualizaci musí být čtyřstupňový.
- Do ekonomického hodnocení bude navíc zohledněn vliv odklonové dopravy po dobu rekonstrukce mostů na Výtoni v rámci optimalizace trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov, a to zohledněním rozdílu kapacity trati přes Krč v současném stavu a v projektovém stavu. Požaduje se minimálně zohlednění rozdílného rozsahu železniční dopravy a rozdílných cestovních časů cestujících v obou variantách.

5.1.2 V první fázi bude zpracován ZP s doprovodnou dokumentací v následujícím rozsahu:

- Textová část bude odpovídat Směrnici MD V-2/2012 v platném znění s následujícími upřesněními.
- V kap. 2 budou uvedeny podkladová SP, relevantní dokumenty MD (Sektorové strategie apod.), města Prahy (Strategie rozvoje...) a související investice SŽDC i jiných investorů (DP apod.)
- V kap. 3 v popisu nezbytnosti bude popsán stávající stav (dopravně technologicky, stavebně, přepravně), kontext železnice v okolí (z. Praha-Kačerov, žst. Praha-Krč), zatřídění míst podle SM122, návaznost na jinou dopravu vč. cyklistické, stávající dopravní technologie, zhodnocení. V textové části bude popsána výpravní budova a stručně navazující projekty (výstavba metra I.D, resp. společné provozní budovy Dopravního podniku Praha a SŽDC aj.). Dále se uvedou cíle stavby.
- V kap. 4 se uvedou celkové principy technického řešení, dopravního řešení, rozhodující normy a předpisy (vč. TSI), vazba na ERTMS, vazba na ITS (viz dále).
- V kap. 5 se uvede stručný popis jednotlivých profesí, případně s návrhem dělení na SO a PS. U výpravní budovy bude popsáno její opuštění a kontext, včetně půdorysu stávajícího stavu a jeho změn v důsledku stavby.
- V kap. 10 bude ve shrnutí výsledků ekonomického hodnocení vedle základních ukazatelů uvedena struktura přínosů a nákladů, výsledky citlivostní analýzy, RA, doporučení a závěry, musí být uveden graf vývoje provozních nákladů a příjmů pro variantu bez projektu a variantu s projektem.
- Součástí bude přehledná situace stavby v měřítku 1 : 10 000, dále situační výkresy v 1 : 1 000, dopravní schéma řešeného úseku.

5.1.3 Budou doloženy veškeré doklady z projednání.

5.1.4 V ZP bude v kapitole „Požadavky na technické řešení“ podkapitola s názvem „Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)“ která bude obsahovat:

- základní technické řešení obsahující stručný výčet prvků ITS stručně popisující použitou technologii, místo realizace a zahrnující definovaná komunikační rozhraní;
- vazba projektu na nadřazené systémy ITS;
- stručný popis zajištění provozu včetně organizačních vazeb;
- zhodnocení, zda se jedná o novou výstavbu nebo o doplnění prvků ITS;
- využití infrastruktury nebo sdílení některých aplikací ITS;



- požadavky na přenosovou síť včetně uvedení základní specifikace její kapacity.
- 5.1.5 Součástí prací Zhotovitele je poskytování součinnosti Objednateli při projednávání ZP s MD, zejména zpřesňování informací a aktualizace inflačního koeficientu. Po informaci Objednatele o schválení ZP Centrální komisí MD budou zahájeny práce na DUSP vč. PDPS a dokumentaci pro zjišťovací řízení/EIA.
- 5.1.6 Níže uvedené body jsou předběžnou formulací pro potřebu zpracování a podání nabídky a jejich přesné znění bude Zhotoviteli doplněno podrobnějším popisem a předáním vzorů po podpisu Smlouvy:
- a) V rámci rozpisek se bude měnit datum a revize dle aktuálního termínu vyhotovení dokumentace. Není přípustné, aby byl shodný datum na rozpiskách dokumentace k projednání a čístopisu.
  - b) K projednání bude dokumentace značena revizemi Px a datem (P1 datum 03. 01. 2020; P2 datum 25. 08. 2021). Čístopis bude označen revizí 00 a datem. Každá změna dokumentace bude zaznamenána v tabulce revizí nad rozpiskou každé přílohy (01 datum 29. 12. 2021).
  - c) Samostatnou přílohou Průvodní zprávy bude kompletní seznam celé dokumentace po objektech zpracovaný s vedením přehledu jednotlivých verzí dokumentace odevzdání.
  - d) Každý SO bude obsahovat seznam příloh (v papírové verzi nalepen na deskách) s vedením přehledu jednotlivých verzí dokumentace odevzdání.
  - e) Na odevzdávaných CD bude vložen jeden soubor s kompletním seznamem příloh (až do posledního výkresu).
  - f) V názvech bude dodržován desítkový (nebo stovkový) formát (D.x.yy např. D1.04, příl. 008).
  - g) V názvu souborů a adresářů se nebudou vyskytovat jiné údaje než uvedené ve vzoru.
  - h) Jednotlivé kapitoly textových částí budou na sebe navazovat bez oddělení „koncem stránky“.
  - i) Tisk textových částí bude oboustranný.
  - j) Pojmenování souborů uložených na odevzdaných CD bude formou přesného zařazení v rámci dokumentace.
  - k) Zhotovitel projektové dokumentace bude na vyžádání Objednatele rovněž poskytovat dokumentaci v otevřené podobě (např. ve formátech .docx, .xlsx, .dgn, .dwg, .xml) v plně funkční pracovní verzi. Navíc bude na vyžádání Objednatele poskytnuta přehledná situace, koordinační situace a situace záborů stavby v požadovaném množství výtisků.
- 5.1.7 V úvodu projektování (přibližně 1 měsíc od zahájení prací) bude Objednateli předložen harmonogram projekčních prací. V průběhu projekčních prací bude Zhotovitel přibližně v měsíčních intervalech předkládat aktualizovaný harmonogram projekčních prací s rozpracovaností jednotlivých částí.
- 5.1.8 V úvodu projektování (přibližně 1 měsíc od zahájení prací, např. na vstupní profesní poradě) bude Objednateli předložen seznam dokumentace (seznam příloh) ke schválení. Seznam dokumentace může být v průběhu projekčních prací doplňován, případně upravován.
- 5.1.9 Zhotovitel je povinen v průběhu projekčních prací pravidelně provádět interní koordinační jednání mezi jednotlivými guaranty profesí, na která bude přizván i zástupce Objednatele (HIS). Na těchto jednáních budou probírány koordinace profesí, a zároveň bude aktualizován harmonogram projekčních prací. Tato koordinační jednání musí být schopni doložit např. záznamy z jednání.
- 5.1.10 Požaduje se, aby biologické průzkumy, geotechnický průzkum a stavebnětechnické průzkumy byly zahájeny souběžně s pracemi na ZP a dokončeny do zahájení prací na DUSP+PDPS, pro něž jsou určeny.

- 5.1.11 Práce na PDPS a DUSP budou zahájeny po schválení ZP Centrální komisí MD na přímý na pokyn Objednatele.

## 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 interními předpisy a dokumenty Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

**Technická ústředna dopravní cesty,**

**Oddělení distribuce dokumentace**

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

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

e-mail: [typdok@tudc.cz](mailto:typdok@tudc.cz)

www: [www.tudc.cz](http://www.tudc.cz) nebo [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz) v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“

## 7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Členění stavby na provozní soubory (PS) a stavební objekty (SO) - pravidla číslování
- 7.1.2 Protokoly o podrobných prohlídkách mostních objektů
- 7.1.3 „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“  
č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018
- 7.1.4 Pokyn čj. 18453/2018-SŽDC-O14

Schválil:



**Ing. Pavel Paidar**

náměstek ředitele pro techniku