

**Příloha č. 3 c)**

## **Zvláštní technické podmínky**

**Projektová dokumentace pro povolení stavby  
Projektová dokumentace pro provádění stavby  
Dozor projektanta**

**„Stavba seřadovacího nádraží Doubravka  
a I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné“**

Datum vydání: 3. 6. 2025

## OBSAH

<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>2</b>
<b>1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....</b>	<b>4</b>
1.1 Předmět díla .....	4
1.2 Rozsah a členění Dokumentace .....	5
1.3 Umístění stavby, základní charakteristika trati (objektu, zařízení) .....	7
<b>2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .....</b>	<b>9</b>
2.1 Podklady a dokumentace .....	9
2.2 Související podklady a dokumentace.....	9
<b>3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI .....</b>	<b>10</b>
<b>4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA.....</b>	<b>11</b>
4.1 Všeobecně.....	11
4.2 Dopravní technologie (Část A).....	13
4.3 Zabezpečovací zařízení (Část A) .....	13
4.4 Sdělovací zařízení (Část A) .....	14
4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení (Část A) .....	15
4.6 Ostatní technologická zařízení (Část A) .....	16
4.7 Železniční svršek a spodek (Část A).....	17
4.8 Mosty, propustky, zdi (Část A) .....	18
4.9 Mosty, propustky, zdi (Část B) .....	18
4.10 Železniční přejezdy (Část A) .....	19
4.11 Ostatní objekty (Část A) .....	19
4.12 Pozemní stavební objekty (Část A) .....	20
4.13 Zásady organizace výstavby .....	22
4.14 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů).....	24
4.15 Životní prostředí .....	24
4.16 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby – PDPS .....	25
4.17 Požadavky na průzkumy .....	27
<b>5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY .....</b>	<b>27</b>
5.1 Všeobecně.....	27
<b>6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>28</b>
<b>7. PŘÍLOHY.....</b>	<b>28</b>

## SEZNAM ZKRATEK

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

**Nevyplývá-li z povahy věci něco jiného, znamenají odkazy na kapitoly, články a odstavce použité v těchto ZTP na jednotlivé kapitoly, články a odstavce těchto ZTP.**

<b>AZP</b> .....	aktualizace záměru projektu
<b>DDTS</b> .....	dálková diagnostika technologických systémů ŽDC
<b>DKV</b> .....	depo kolejových vozidel
<b>DOSS</b> .....	dotčené orgány státní správy
<b>DOZ</b> .....	dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
<b>DŘT</b> .....	dálkově řízená technologie
<b>ED</b> .....	elektro dispečink
<b>EOV</b> .....	elektrický ohřev výměn
<b>ERTMS</b> .....	Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
<b>ETCS</b> .....	Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)
<b>GSM-R</b> .....	Evropský standard bezdrátové komunikace na železnici (Global System for Mobile Communication for Railway)
<b>GTP</b> .....	geotechnický průzkum

**JOP** .....jednotné obslužné pracoviště  
**KÚ PK** .....Krajský úřad Plzeňského kraje  
**LDSŽ** .....lokální distribuční soustava železnice  
**NAD** .....náhradní autobusová doprava  
**OCÚ** .....oblastní centrum údržby  
**PPLDS**.....pravidla provozování lokální distribuční soustavy  
**PPDS**.....pravidla provozování distribuční soustavy  
**PK** .....pozemní komunikace  
**PZS** .....přejezdové zabezpečovací zařízení světelné  
**PZTS** .....poplachový zabezpečovací a tísňový systém  
**ŘSD** .....Ředitelství silnic a dálnic s. p.  
**Specialista** specialista životního prostředí – zaměstnanec SŽ zajišťující oblast ŽP v rámci všech činností  
**ŽP** .....SŽ  
**SZZ** .....staniční zabezpečovací zařízení  
**TKP PK**.....Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací  
**TS** .....trafostanice  
**TSI** .....technické specifikace interoperability  
**TSI ENE** .....TSI pro subsystém Energie  
**TSI CCS** .....TSI pro subsystém Řízení a zabezpečení (Control command and signalling)  
**TSI-INF** .....TSI pro subsystém Infrastruktura (Infrastructure)  
**TZZ** .....traťové zabezpečovací zařízení  
**ZOV** .....zásady organizace výstavby  
**ZS** .....zařízení staveniště  
**ZZVZ** .....zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1 Předmět díla

- 1.1.1 Dílo „**Stavba seřadovacího nádraží Doubravka a I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné**“ se skládá z těchto investičních akcí: „**Uzel Plzeň, 4. stavba – seřadovací nádraží Doubravka**“, investor SŽ (ISPROFOND 5323520026) a ŘSD (ISPROFOND 5321510019) (dále jen „Část A“), a „**I/20 Jateční – Na Roudné**“, jejíž nedílnou součástí jsou, jakožto vyvolaná investice, úpravy železničních vleček Plzeňské Teplárenské a pivovaru Plzeňský Prazdroj, investor ŘSD, ISPROFOND 5321510019 (dále jen „Část B“).
- 1.1.2 Předmětem Díla „**Stavba seřadovacího nádraží Doubravka a I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné**“ je zhotovení samostatných dokumentací, vzájemně plně koordinovaných, pro obě investiční akce – **Část A i Část B.**, pro které bude, jako celek, předmětem plnění i získání povolení k této stavbě.
- 1.1.3 **Předmětem obou částí Díla je:**
- a) **Zpracování dokumentace a podání žádosti o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru (verifikace)** dle § 9a odst. 4, resp. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a **získání tohoto stanoviska.**
  - b) **Zpracování oznámení záměru** dle § 6 (dále jen „oznámení EIA“) a **dokumentace** (dále jen „dokumentace EIA“) dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Závěr z procesu EIA bude zpracován do DPS. Rozsah tohoto plnění (položka č. 7 a 8 přílohy č. 4 SOD) si Objednatel č. 1 (viz SOD), či Objednatel č. 2 (viz SOD), resp. Objednatel (viz SOD) vyhrazuje jako změnu závazku ze smlouvy v souladu s ustanovením § 100 odst. 1 ZZVZ. Zpracování dokumentace EIA bude Zhotovitel realizovat pouze na základě pokynu Objednatele dle závěru zjišťovacího řízení příslušného úřadu.
  - c) **Zhotovení Projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury (DPS)**, která specifikuje předmět Díla v takovém rozsahu, aby ji bylo možno projednat v řízení o povolení záměru, získat pravomocné povolení záměru (povolení stavby) dle zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, (dále jen „stavební zákon“), včetně Stanoviska oznámeného subjektu ve fázi vydání povolení záměru a činností koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi a manuálu údržby.
  - d) **Zpracování a podání žádosti o vydání povolení záměru** dle stavebního zákona, včetně všech vyžadovaných podkladů, jejímž výsledkem bude vydání povolení záměru (povolení stavby). Zhotovitel bude spolupracovat při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci. **Žádost bude podána společně pro obě části Díla (Část A i Část B), jako celek u DESÚ.**
  - e) **Zhotovení Projektové dokumentace pro provádění stavby (PDPS)**, která rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět Díla v takovém rozsahu, aby byla podkladem pro výběrové řízení na zhotovení stavby, včetně posouzení shody nebo vhodnosti pro použití prvku interoperability či ES prohlášení o ověření subsystému oznámeným subjektem.
  - f) **Zhotovení Aktualizace záměru projektu** podle Pravidel přípravy a realizace akcí dopravní infrastruktury financovaných Státním fondem dopravní infrastruktury (dále jen „Pravidla MD“). Rozsah tohoto plnění si Objednatel č. 1, či Objednatel č. 2, resp. Objednatel vyhrazuje jako změnu závazku ze smlouvy v souladu s ustanovením § 100 odst. 1 ZZVZ. Plnění bude Zhotovitel realizovat na základě pokynu Objednatele č. 1, či Objednatele č. 2, resp. Objednatele při překročení předpokládaných investičních nákladů o 10 % anebo při zásadních změnách technického řešení stavby.
  - g) **Výkon Dozoru projektanta** při zhotovení PDPS a při provádění stavby.
- 1.1.4 Bližší specifikace předmětu plnění veřejné zakázky je upravena i v dalších částech zadávací dokumentace.

- 1.1.5 Dále uváděný pojem „**Dokumentace**“ v těchto ZTP se rozumí zpracování příslušného stupně dokumentace dle povahy Díla.
- 1.1.6 Cílem díla v **Části A** je:
- 1.1.6.1 zlepšení technického stavu (modernizace a rekonstrukce kolejíště) seřadovacího nádraží s novým modernizovaným svážným pahrbkem a celým rozpouštěcím zhlavím a s redukcí počtu směrových kolejí, zvýšení bezpečnosti a zajištění spolehlivého provozování nákladní železniční dopravy. Součástí stavby bude rekonstrukce zabezpečovacího i spádovištního zařízení, sdělovacího zařízení, vč. úprav trakčního vedení a silnoproudé technologie, zajištění požadavků platné legislativy a úspory energií. Částečnou automatizaci procesů bude zvýšena efektivita provozu spádoviště, eventuálně snížena personální potřeba. Stavebními úpravami bude vybudováno odpovídající zázemí pro zaměstnance obsluhy spádoviště.
- 1.1.6.2 Podmiňujícím důvodem rekonstrukce kolejíště seřadovacího nádraží je vedení nové čtyřproudové pozemní komunikace (přeložky) „I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné (severní etapa)“ v celé oblasti, což je investiční akce ŘSD. Stavba této komunikace (I/20) znemožňuje zachování stávající konfigurace kolejíště. Technické řešení vzejde z koordinace obou staveb.
- 1.1.7 Cílem díla v **Části B** je:
- 1.1.7.1 Díky výstavbě přeložky I/20 v úseku Jateční – Na Roudné dojde k přesunu velké části dopravy z Jateční ulice a k přesunu značné dopravní zátěže z centra města Plzně. Umožní se kvalitní kapacitní dopravní propojení centrum – Severní Předměstí.
- 1.1.7.2 Úsek silnice I/20 Jateční – Na Roudné je součástí souboru staveb od ulice Jasmínová po ulici Studentskou. Ty společně s již dokončenými částmi silnice I/20 (I/20 a II/231 Plzeň – Plaská – Na Roudné – Chrástecká, 1. a 2. etapa) tvoří průtahovou komunikaci I. třídy Plzní.
- 1.1.7.3 Silnice I/20 bude navržena jako čtyřpruhová, směrově rozdělená komunikace v kategorii MS4d 22,5/18,5/70. Celková délka trasy činí 3233 m. Přeložka bude na severu navazovat na stavbu „I/20 a II/231 v Plzni, Na Roudné – Plaská – Chrástecká, 2. etapa“, která je od 09/2021 již v provozu. Na jihu pak na stavbu naváže v následujících letech úsek Jasmínová – Jateční.
- 1.1.7.4 Účelem stavby I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné je zkvalitnění, zrychlení a zlepšení bezpečnosti dopravního propojení centra a Severního předměstí. Cílem stavby je odvedení tranzitní dopravy mimo centrální oblast města Plzně. Cílem celého souboru staveb Jasmínová – Studentská, kterého je součástí řešená stavba v úseku Jateční – Na Roudné, je propojení dálnice D5 a stávající silnice I/20 v severní části města Plzně a odvedení tranzitní dopravy mimo centrální oblast města Plzně.
- 1.1.8 Dokumentace bude obsahovat úplnou a kompletní dokladovou část, ve které budou soustředěna platná vyjádření DOSS, vyjádření všech dotčených správců či vlastníků inženýrských sítí a technické infrastruktury a ostatních organizací v rozsahu nutném pro vydání povolení záměru stavby a pro schvalovací řízení stavby v rámci Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), resp. Ředitelství silnic a dálnic s. p. (dále jen „ŘSD“).

## 1.2 Rozsah a členění Dokumentace

- 1.2.1 **Dokumentace ve stupni DPS** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 1 vyhlášky č. 227/2024 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace staveb dopravní infrastruktury (dále jen „vyhláška č. 227/2024 Sb.“), která bude použita jako dokumentace pro vydání povolení záměru (povolení stavby) dle stavebního zákona. Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, bude obsah dokumentace DPS odpovídat podrobnosti a obsahu podle přílohy P4 směrnice SŽ SM011, Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, (dále jen „SŽ SM011“) s tím, že souhrnné části budou zpracovány podle „Rozdílového dokumentu DPS“ (viz příloha 7.1.4). Označení objektů a objektová skladba bude zpracována podle Manuálu pro strukturu dokumentace a popisové pole (verze 05.1, viz příloha 7.1.3, který nahrazuje přílohu P10 směrnice SŽ SM011). Pro potřeby projednání v rámci ŘSD, Zhotovitel použije pro zpracování objektů

pozemních komunikací Směrnici pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (dále jen „PK“), viz <https://pjpk.rsd.cz>. V případě, kdy nebude vydána aktualizace Směrnice zahrnující podrobnost DPS dle vyhlášky 227/2024 Sb., bude zpracovatel podrobnost DPS zpracovávat v rozsahu DUSP-DI dle Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací.

- 1.2.2 **Dokumentace ve stupni PDPS** bude zpracována v členění a rozsahu přílohy č. 3 vyhlášky č. 227/2024 Sb. Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, bude obsah dokumentace PDPS odpovídat podrobnosti a obsahu podle přílohy P7 SŽ SM011 s tím, že souhrnné části budou zpracovány podle „Rozdílového dokumentu PDPS“ (viz příloha 7.1.5). Označení objektů a objektová skladba bude zpracována podle Manuálu pro strukturu dokumentace a popisové pole (verze 05.1, viz příloha 7.1.3, který nahrazuje přílohu P10 směrnice SŽ SM011). Pro potřeby projednání v rámci ŘSD, Zhotovitel použije pro zpracování objektů pozemních komunikací Směrnici pro dokumentaci staveb PK, viz <https://pjpk.rsd.cz>.
- 1.2.3 **Dokumentace AZP** bude členěna podle „Pravidel MD“ včetně všech stanovených příloh. Přílohy budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti. Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽ, Zhotovitel použije pro zpracování přílohu P2 směrnice SŽ SM011. Dokumentace AZP bude zpracována ve vizuálním stylu a jednotné struktuře SŽ, šablona dokumentace je ke stažení na Portálu modernizace dráhy na webových stránkách: <https://modernizace.spravazeleznice.cz/nastroje/sablonyzameruprojektu>. Pro potřeby projednání, zejména v rámci ŘSD, bude dokumentace AZP zpracována ve vizuálním stylu a jednotné struktuře ŘSD, přičemž v rámci ekonomického hodnocení bude zpracován i dopravní model. Dopravní model oblasti bude vycházet z aktuálního Celostátního sčítání dopravy, výhledové intenzity budou stanoveny dle TP 225 (viz <https://pjpk.rsd.cz>). Dopravní model bude zpracován ve větším rozsahu a podrobnosti z důvodu komplexního zhodnocení ovlivněné silniční sítě. Oříznutý dopravní model bude využit pro stanovení ekonomického hodnocení (HDM-4) stavby. Dopravní model musí být vyhotoven příslušným softwarem pro dopravní modelování. Zhotovitel poskytne Objednateli č. 1, či Objednateli č. 2, resp. Objednateli veškerou součinnost při projednání AZP na Centrální komisi MD.
- 1.2.4 **Dozor projektanta při zpracování PDPS:** Zhotovitel uvede v závěru jednotlivých Technických zpráv v PDPS vyjádření Dozoru projektanta při zpracování PDPS o souladu návrhu technického řešení PDPS s dokumentací DPS.
- 1.2.5 Upozorňujeme Zhotovitele, že se jedná o jednu stavbu rozdělenou na dvě části, a proto bude objektová skladba (dle přílohy P10 směrnice SŽ SM011) pro obě části jedinečná (tzn., nesmí dojít k duplicitě označení objektů).
- 1.2.6 Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, zajištění zpracování veškerých potřebných průzkumů (inženýrskogeologický, hydrologický, stavebně technický, korozní, pyrotechnický atd.) nezbytných k návrhu technického řešení, v rozsahu potřebném pro zpracování Dokumentace s maximálním využitím již provedených průzkumů pro předchozí před/projektovou přípravu a související stavby dle odst. 3.1.2.
- 1.2.7 **Inženýrskogeologický** (dále jen „IGP“) bude proveden pro **Část A** podle předpisu SŽ S4 Železniční spodek, pro **Část B** podle Rešerše předběžného geotechnického průzkumu (dále jen „GTP“) (08/2022, je součástí DÚR, SUDOP Praha a.s.), Předběžného GTP (09/2017, SUDOP Praha a.s.) a Projektu podrobného GTP – (12/2022 - GeoTec-GS, a.s.).
- 1.2.8 Součástí plnění je provedení i doplňkového **archeologického průzkumu** v trase budoucí stavby, který povede k co nejpřesnější predikci přítomnosti archeologických situací. Pro Část B byl zpracován Zjišťovací záchranný archeologický průzkum, viz odst. 2.2.2.5.
- 1.2.9 Dokumentace bude rozdělena z hlediska investičních nákladů mezi SŽ a ŘSD dle ustanovení Smlouvy o společném zadávání, uzavřenou mezi SŽ a ŘSD s účinností k 20. 1. 2025, tj. dle ustanovení přílohy č. 7.1.7.

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

- 1.3.1 Stavba **Části A** bude probíhat na seřaďovacím nádraží Plzeň – Doubravka, na trati č.160 Plzeň hl. n. – Žatec v rozsahu cca km 1,26 – km 3,00 , zejm. na jižním a severním zhlaví, a na stávajících vlečkách Plzeňské teplárenské (č.2283), Českých drah, a.s. (dále jen „ČD“, č.2284) a DKV Plzeň vč. nového zapojení vleček. Ovšem nové umístění vlečky pro Plzeňskou teplárenskou je řešeno v rámci jiné samostatné DUR – investiční akce ŘSD (tj. v Části B). Stavba v celém svém rozsahu leží ve stávajícím obvodu seřaďovacího nádraží.

#### Údaje o stavbě

Označení (S-kód)	S631700219
Kraj	Plzeňský
Okres	Plzeň – město
Katastrální území	Plzeň 4
Správce trati/mostu/budovy	OŘ Plzeň

#### Údaje o trati

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní (trať Plzeň – Žatec)
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F3 (trať Plzeň – Žatec)
Součást sítě TEN-T	NE (trať Plzeň – Žatec)
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	180 00 (trať Plzeň – Žatec)
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	719 (trať Plzeň – Žatec)
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	160 (trať Plzeň – Žatec)
Číslo traťového a definičního úseku	0501, seř. nádr.: 0501AA, 0501AB, 0501AC, 0501A1, 0501AH, 0501AE
Traťová třída zatížení	C3 (20 t/na nápravu, 7,2 t/m)
Maximální traťová rychlost	85–100 km/h
Trakční soustava	AC 25 kV / 50 Hz, nezávislá
Počet traťových kolejí	1

#### Údaje o trati

Traťový úsek	0501, seř. nádr.	0501, seř. nádr.	0501, seř. nádr.
Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	C – Celostátní	C – Celostátní	C – Celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF			
Součást sítě TEN-T	NE	NE	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	180 00	180 00	180 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	719	719	719
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	160	160	160
Číslo traťového a definičního úseku	0501AA	0501AB	0501AC
Traťová třída zatížení	B	B	B
Maximální traťová rychlost	50 (60 – kolej 302), <b>při posunu 30</b> – pro koleje 304 až 314	<b>10</b> – pro koleje 417, 427, 431, 433, 437, 441, 445	20 – (u DKV)
Trakční soustava	AC 25 kV / 50 Hz	AC 25 kV / 50 Hz – jen pro kolej č.417	AC 25 kV / 50 Hz
Počet traťových kolejí	7	16	3

#### Údaje o trati

Traťový úsek	0501, seř. nádr.	0501, seř. nádr.	0501, seř. nádr.
Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	V – vlečka Plzeňská	C – Celostátní (depo)	C – Celostátní

	teplárenská (č. 2283)		
Kategorie dráhy podle TSI INF			P5/F3 (trať Plzeň – Žatec)
Součást sítě TEN-T	NE	NE	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze		180 00	180 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu		719	719
Číslo trati podle knižního jízdního řádu		160	160
Číslo traťového a definičního úseku	0501AH	0501AE	0501A1
Traťová třída zatížení			C3
Maximální traťová rychlost [km/h]	40	40	<b>70</b> / 65
Trakční soustava	nezávislá	nezávislá	AC 25 kV / 50 Hz
Počet traťových kolejí	1	19	1

- 1.3.1.1 Součástí stavby bude i úprava objektu stavědla St.14, ve kterém je umístěna technologie pro zabezpečovací zařízení a vlastní pracoviště řízení řadících prací. Jde o věžový objekt, ke kterému byla přistavěna později budova ČD Cargo. St.14 je nyní její součástí. Leží na pozemku par. č. 5599/44, číslo popisné 2709, ulice Na Sklárně č. or. 4. Zastavěná plocha celé budovy (vč. St.14) je 487 m<sup>2</sup>. Budova dopravní kanceláře (St.14) je nyní v majetku ČD. Kolem budovy se nachází pozemek par. č. 5599/47 rovněž ve vlastnictví ČD.
- 1.3.1.2 V sousedství budovy (St.14) se nachází na pozemku par. č. 5598 stavba pro dopravu, objekt ČD Cargo (pro obslužný personál), ve vlastnictví též ČD, (který zpracovatel Záměru projektu v situaci označil jako stavědlo 14).
- 1.3.1.3 Rozhodující stavební činnosti budou probíhat převážně na stávajících pozemcích ČD.
- 1.3.1.4 Budova transformovny v žkm 1,556 pod inventárním číslem správce IC6000298597.
- 1.3.1.5 Výhybkářské stanoviště v žkm 1,646 pod inventárním číslem správce IC6000387644.
- 1.3.1.6 Provozní budova v žkm 1,413 pod inventárním číslem správce IC6000167205.
- 1.3.1.7 Stavědlo 1 v žkm 2,481 pod inventárním číslem správce IC5000167227.
- 1.3.1.8 Provozní budova kolejových brzd se nachází v km 1,617. Budova je evidována pod inventárním číslem správce IC6000387580.

#### Údaje k objektu

Hlavní inventární číslo	Označení	Zastavěná plocha [m <sup>2</sup> ]	Obestavěný prostor [m <sup>3</sup> ]	Katastrální území	Parcelní číslo
IC6000298597	„Plzeň seř.n. – SEE trafostanice 22/0,4 kV (kolejové brzdy)“	89	451	722731 – Plzeň 4	5586/32
IC6000387644	„Plzeň seř.n. – výhybkář.st. č.11“	16	55	722731 – Plzeň 4	5586/22
IC6000167205	„Plzeň seř.n. – rozhlas (řazení vlaků)“	9	13	722731 – Plzeň 4	5599/2
IC5000167227	Plzeň seř.n. – stavědlo 1	20	142	722731 – Plzeň 4	5586/42
IC6000387580	„Plzeň seř.n. – provozní budova kolejových brzd“	25	225	722731 – Plzeň 4	5586/24

- 1.3.2 Stavba **Části B** bude probíhat na území Statutárního města Plzně. Rozsah stavby včetně výčtu odstraňovaných stavebních objektů a umístění inženýrských sítí je uveden v **Záborovém elaborátu**, který je součástí přiložené DÚR.
- 1.3.2.1 Provozní budova HZS SŽ pod inventárním číslem správce IC6000329769.
- 1.3.2.2 Transformovna v žkm 2,138 pod inventárním číslem správce IC6000330075.

1.3.2.3 Údaje k výše uvedeným objektům a výpis souvisejících zařízení ve správě Správy pozemních staveb (SPS) OR Plzeň:

**Údaje k objektu**

Hlavní inventární číslo	Označení	Zastavěná plocha [m <sup>2</sup> ]	Obestavěný prostor [m <sup>3</sup> ]	Katastrální území	Parcelní číslo
IC6000329769	„Plzeň seř.n. – HZS provozní budova (+VP,KP)“	1 287	12 461	722731 – Plzeň 4	5576/9
IC6000330075	„Plzeň seř.n. – SEE trafostanice 22/0,4 kV“	141	1351	722731 – Plzeň 4	5576/62

- 1.3.3 V současné době má město Plzeň platný Územní plán ve znění Změn č.1, č.2 a č.3 ÚPP účinný k 11.7.2023, přičemž se připravuje projednání pořízené Změny č.4 a zpracování Změny č.5. Záměry Uzel Plzeň 4. stavba – seřaďovací nádraží Doubravka i I/20 Jateční – Na Roudné jsou v souladu s platným územním plánem. V seznamu veřejně prospěšných staveb jsou Části A i B vedeny pod označením Ž-1 a S-7.

## 2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### 2.1 Podklady a dokumentace

#### 2.1.1 Pro Část A:

- 2.1.1.1 Záměr projektu „Uzel Plzeň, 4. stavba – seřaďovací nádraží Doubravka“, zpracovatel SAGASTA s.r.o., 05/2020, revize 2 (09/2020). ZP byl schválen CK MD dne 9. 2. 2021, bez podmínek.

#### 2.1.2 Pro Část B:

- 2.1.2.1 Aktualizace záměru projektu „I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné“, zpracovatel SUDOP Praha a.s., 01/2024, schválený CK MD dne 24.6.2024 bez podmínek.
- 2.1.2.2 Dokumentace pro územní rozhodnutí „I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné“, zpracovatel SUDOP Praha a.s., 08/2022 a I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné; vlečky – Pivovar, Teplárna, zpracovatel SUDOP Praha a.s., 08/2022 a rozhledy, vlečné křivky zpracovatel SUDOP Praha a.s. 08/2022.
- 2.1.2.3 Mikrosimulace dopravy, EDIP s.r.o., 07/2021.
- 2.1.2.4 Audit bezpečnosti PK Ing. K. Nedvěd, 03/2023.
- 2.1.2.5 Kapacitní posouzení variantního řešení křižovatek EDIP s.r.o., 06/2021
- 2.1.2.6 DBP „Demolice blokové zástavby ulic Jateční – Duchcovská – Doubravecká, vč. garáží“, zpracovatel SUDOP Praha a.s., 12/2023.

### 2.2 Související podklady a dokumentace

#### 2.2.1 Pro Část A:

- 2.2.1.1 Prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (vydaného pod čj.: ŽP/6165/06 dne 15. 10. 2007 /dále jen „stanovisko EIA“/), vyřizuje Ing. Jiří Soutner, Čj.: PK-ŽP/9656/24, ze dne 6. 6. 2024.
- 2.2.1.2 Vyjádření z hlediska zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na ŽP), ve znění pozdějších předpisů, ve věci „Uzel Plzeň, 4. stavba – seřaďovací nádraží“, zpracovatel Mgr. Evžen Doležal, ředitel odb. posuzování vlivů na ŽP a integrované prevence MŽP, vyřizuje Ing. Horynová, Čj.: 2238/ENV/17, ze dne 10. 2. 2017.
- 2.2.1.3 DSPS Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví, v rámci této 1. stavby bylo rekonstruováno kolejíště směrem k osobnímu nádraží vč. obou svážných pahrbků, dále bylo v prostoru stavby rekonstruováno jižní zhlaví paralelní odjezdové skupiny a koleje na Žatec (č. 931, 302), realizace 03/2014–07/2018.

- 2.2.1.4 DSPS Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, vč. mostů Mikulášská, v rámci této 2. stavby byly vybudovány koleje pro hygienickou údržbu drážních vozidel osobní dopravy (koleje č. 451, 453, 455), které je nutné zachovat, realizace 12/2016–12/2019.
- 2.2.1.5 PDPS Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov, realizace 11/2020–07/2023.
- 2.2.1.6 SŽG poskytne zhotoviteli železniční mapové podklady (výkres, seznam souřadnic a technickou zprávu) do hranic dráhy včetně platného ŽBP, které má v archivu SŽG v rozsahu TÚ 0501 km 1,260 - 3,000 (přesný rozsah dle přílohy 7.1.8) s platností k datu zaměření 2018-2020 v datovém modelu podle metodického pokynu SŽ M20/MP005, Metodický pokyn pro tvorbu prostorových dat pro mapy velkého měřítko ve znění změny 1 až 6.
- 2.2.1.7 Ostatní potřebné geodetické podklady pro zpracování dokumentace si zajistí Zhotovitel na vlastní náklady (jsou předmětem plnění a zhotovitel si je nacení).
- 2.2.1.8 Dokumentaci a podklady skutečného stávajícího stavu si od jednotlivých správců OŘ Plzeň a CTD zajistí Zhotovitel v rámci plnění díla samostatně.
- 2.2.1.9 Výše uvedené podklady obdrží vybraný Zhotovitel.
- 2.2.2 **Pro Část B:**
- 2.2.2.1 Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na ŽP, čj. ŽP/7407/15, ze dne 30. 7. 2015 vydané KÚ PK.
- 2.2.2.2 Prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na ŽP, ze dne 7. 1. 2021 vydané KÚ PK, platné do 7. 1. 2026.
- 2.2.2.3 Předběžný GTP, SUDOP Praha a.s., 09/2017.
- 2.2.2.4 Projekt podrobného GTP, GeoTec GS, 11/2022.
- 2.2.2.5 Zjišťovací záchranný archeologický průzkum.
- 2.2.2.6 Výše uvedené podklady obdrží vybraný Zhotovitel.

### 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací, a to i cizích investorů.
- 3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
- a) DUSP SÚ Plzeň – Myčka ŽKV a DUSP SÚ Plzeň – Technologické kolejiště myčky, stavebník obou investic ČD, předpoklad realizace 2024–2025.
  - b) Statutární město Plzeň – související stavby – OIMP - Bc. Taťána Kicová.
  - c) Opravné práce OŘ Plzeň v prostoru seř. nádraží.
- 3.1.3 Dále bude zajištěna koordinace s dalšími stavbami SŽ, ČD, cizích investorů na pozemcích SŽ a ČD a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčeném území (např.: ČD – Dokumentace bouracích prací v ŽST Plzeň seř. nádr. v areálu DKV).
- 3.1.4 Bude zajištěna koordinace a spolupráce se správcí energetických zařízení při uplatnění energetického zákona č. 458/2000 Sb., na zajištění projektu a realizace příslušných zařízení a přeložek dotčeným správcem. Dále bude zajištěna koordinace a spolupráce se správcí elektronických komunikací podle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích.
- 3.1.5 Do doby demolice objektu HZS SŽ Plzeň (součást Části B), musí být realizován nový objekt (což je samostatná investiční akce SŽ) – novostavba areálu stanice HZS SŽ Plzeň.

## 4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A PROVEDENÍ DÍLA

### 4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Dokumentace **Části A** i **Části B** bude projednána v každém projektovém stupni (DPS i PDPS) samostatně, a to u obou spolu zadavatelů pro obě části společně, jako celek. Dělení dokumentace na části je z hlediska investičních akcí a jejich financování, projednání podléhají obě části jako celek, a budou společně povoleny u DESÚ.
- 4.1.2 V zadávací dokumentaci jsou pro zpracování Dokumentace uvedeny VTP/DOKUMENTACE/07/24 (dále jen „VTP/DOKUMENTACE“).
- 4.1.3 Dokumentace **Části A** bude zpracována dle schváleného Záměru projektu, který byl schválen CK MD dne 9. 2. 2021, bez podmínek, viz odst. 2.1.1.1.
- 4.1.4 Dokumentace **Části B** bude zpracována podle Dokumentace pro územní rozhodnutí I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné (08/2022) a I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné; vlečky – Pivovar, Teplárna (08/2022), viz odst. 2.1.2.2.
- 4.1.5 Zhotovitel díla zajistí důsledné plnění požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů a osob uvedených v dokladové části z předchozího stupně dokumentace a související dokumentace, a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
- 4.1.6 Pro výkon inženýrské činnosti obdrží Zhotovitel plnou moc Objednatele. Zhotovitel je povinen pro **Část B** využívat systém PPS (Postup přípravy staveb), což je on-line webová aplikace (nástroj) pro vytváření harmonogramů procesů staveb, a to v rozsahu evidence a průběžné aktualizace údajů o postupu inženýrské činnosti. Přístup do systému PPS poskytne Zhotoviteli Objednatel č. 2, a to včetně podrobného manuálu na jeho použití. Zhotovitel má povinnost v systému PPS průběžně evidovat všechny požadované procesní kroky v rozsahu dle dohody s Objednatelem č. 2 dané systémem a bezodkladně do systému PPS zadávat změny. Veškeré náklady spojené s vedením PPS zahrnul Zhotovitel do nabídkové ceny služeb jako celku. Náklady na pořízení a správu aplikace PPS nese Objednatel č. 2, přístup do on-line aplikací poskytne Objednatel č. 2 Zhotoviteli bezúplatně.
- 4.1.7 Odstavce 3.2.8, 3.3.4, a 9.3.8.1 ve VTP/DOKUMENTACE platí pro **Část A**, ale pro **Část B** se ruší a nahrazují se následujícími odstavci:
- „3.2.8 Majetkoprávní vypořádání pro **Část B** bude vedeno v **majetkoprávní aplikaci „MPV“** dle požadavku ŘSD.“
- „3.3.4 **Zhotovitel povede majetkoprávní vypořádání v majetkoprávní aplikaci:**
- 3.3.4.1 Zhotovitel je povinen majetkoprávní aplikaci využívat pro evidenci stavu řešení všech majetkoprávních případů, které bude s jednotlivými vlastníky pozemků projednávat. V majetkoprávní aplikaci budou vedeny všechny smluvní případy v jejich okamžitém aktuálním stavu, se záznamem veškeré komunikace s vlastníky (vč. e-mail komunikace, telefonické hovory apod.), včetně doplňování všech dalších dokumentů (např. průvodních dopisů), které se k jednotlivým smluvním případům budou vázat.
- 3.3.4.2 Zhotovitel bude do aplikace ukládat data ze znaleckých posudků a budou do ní uloženy naskenované či elektronické verze znaleckých posudků.
- 3.3.4.3 Zhotovitel bude aplikaci využívat pro generování vybraných typů smluvních dokumentů. Obsah vedené dokumentace k jednotlivým smluvním případům bude obsahovat i všechny potřebné informace, podklady a dokumenty potřebné k případnému zahájení vyvlastňovacího řízení minimálně v rozsahu dle § 18 zákona č. 184/2006 Sb. [19].
- 3.3.4.4 Zhotovitel do aplikace uloží všechny uzavřené smlouvy včetně GP v elektronické podobě a dále v souladu s ustanovením § 5, odst. 1, zákona č. 340/2015 Sb. [27], v elektronickém obrazu textového obsahu smlouvy v otevřeném a strojově čitelném formátu.

- 3.3.4.5 Zhotovitel bude činnosti dle odstavce 9.3.8 Geometrické plány těchto VTP vést v prostředí majetkoprávní aplikace, a to od návrhu nového ohraničení pozemků po předání GP a jeho vložení do aplikace."
- „9.3.8.1 Zhotovitel se zavazuje činnosti dle tohoto článku vést v prostředí majetkoprávní aplikace, a to od návrhu nového ohraničení pozemků po předání GP a jeho vložení do aplikace."
- 4.1.8 Součástí Dokumentace pro **Část A** je vedení majetkoprávního vypořádání v přehledné "Tabulce pozemků a staveb dotčených stavbou", jejíž vzor je uveden v příloze č. 7.1.6.
- 4.1.9 Zhotovitel zpracuje 3D vizualizace v rozsahu:
- 4.1.9.1 pro **Část A**: Minimálně objekt vlastního mimoúrovňového křížení pozemní komunikace I/20 a železniční trati na seřaďovacím nádraží Plzeň – Doubravka (vč. zejm. technologie kolejových brzd). Jde o velice složitý objekt, z hlediska železnice šikmý most, resp. z hlediska silnice tunel, vč. mezistavů při stavbě a vazbě na stávající demolovaný železniční most v žkm 1,548. Dále budou zpracovány 3D zákresy vizualizací do fotografií v rozsahu min. 2 pohledů formátu A3 na upravované budovy (minimálně St.14) dle kapitoly 8. Vizualizace, zákresy do fotografií a videokompozice VTP/DOKUMENTACE/07/24.
- 4.1.9.2 pro **Část B**: Minimálně prostorové uspořádání v křížení železniční trati č. 170 dle KJŘ (Beroun – Plzeň) se silnicí I/20 úseku komunikace Jateční – Na Roudné, včetně mezistavů při stavbě, a dále estakády přes I/26 a 3D zákresy vizualizací do fotografií.
- 4.1.10 Zhotovitel zpracuje videokompozice v délce cca 10 minut (zkrácená verze cca 5 minut) dle kapitoly 8. Vizualizace, zákresy do fotografií a videokompozice VTP/DOKUMENTACE/07/24. Pro představu zpracování videokompozice Objednatel č. 1 uvádí odkaz, na již vyhotovenou vizualizaci na úsek Výstaviště – Veleslavín viz <https://www.youtube.com/watch?v=h1fbpMrd5I8> nebo na úsek odbočka Berounka – Karlštejn viz <https://youtu.be/bFAUHacORcE?si=pbvwmHw0mQBCxyf>. Pro zpracování zakázky je nutné zajistit s dotčenými orgány povolení k natáčení dronem, a to v rámci SŽ, případně Úřadu pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“). Zhotovitel připraví tiskový výstup v kvalitě: i) Velké tisky (billboardy atd.) – rozlišení 800 dpi, rozměry cca 20 000 × 14 000 px; ii) Standardní tisky (plakáty, kapa desky atd.) – rozlišení 300 dpi Rozměry cca 8 000 × 5 000 px.
- 4.1.11 Stupeň dokumentace DPS+PDPS je výchozím podkladem pro proces ERTMS Trackside Approval, tj. schválení traťové části ERTMS Agenturou Evropské unie pro železnice (dále jen „ERA“) dle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii. Zhotovitel na základě seznamu položek schvalovacího souboru (viz příloha 7.1.1) vytvoří podklady pro proces ERTMS Trackside Approval. Podklady pro schválení v ERA se rozumí vyplnění dokumentu "Appendix A" (viz <https://www.era.europa.eu>) a vytvoření přehledu odkazů (tabulka ve formátu \*.XLSX) na části Dokumentace, které budou použity pro ERTMS Trackside Approval. Na základě úvodních podkladů musí být možné přesně stanovit rozsah implementovaného subsystému ERTMS. Takto zpracovaný podklad bude součástí Dokladové části – Doklady Objednatel č. 1 (N.5). V podkladech budou identifikovány všechny části Dokumentace, SO/PS (odkazy do příslušných částí Dokumentace), které řeší úpravu, zavedení, nebo doplnění systému ERTMS, a tedy podléhají povinnosti schválení v ERA.
- 4.1.12 Zhotovitel v Soupisech prací doplní dle Metodiky měření pro účely článku 12 Červené knihy FIDIC (1. vydání, 05/2019 – schváleno MD dne 7. 5. 2019, <https://sfdi.gov.cz/wp-content/uploads/2024/06/2019-5-metodika-mereni.pdf>) označení do položek, které spadají do Kategorie 1 (skupiny měření s označením „G“ - položka je měřena geodeticky). Takto budou označeny skupiny položek č. 1227, 1228, 1229, 1237, 1238, 1239, 1257, 1258, 1259, 1284 a 1289 (OTSKP). Označení bude provedeno dle výše zmíněné Metodiky v technické specifikaci položky.
- 4.1.13 Zhotovitel v případě jednání s provozovatelem distribuční soustavy GasNet, s.r.o. bude postupovat dle metodického postupu uzavřeného mezi SŽ a GasNet, s.r.o. Metodický postup bude poskytnut Objednatel č. 1 na vyžádání.

- 4.1.14 Definitivní předání Dokumentace dle odst. 3.4.18 VTP/DOKUMENTACE/07/24 proběhne na médiu: USB flash disk.
- 4.1.15 Zhotovitel zpracuje vazbu na Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty (JZP ŽDC). Stavové informace (logy), doplňková data a záznamy zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a DDTS budou ukládána v Jednotném záznamovém prostředí železniční dopravní cesty do vybraných užitných úložných oblastí (UÚO). Při návrhu vazby na JZP ŽDC bude postupováno dle dokumentu „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“ viz příloha č. 7.1.2.
- 4.1.16 Zhotovitel v Dokumentaci pro povolení záměru zpracuje **Stanovisko oznámeného subjektu** ve fázi vydání povolení záměru, jehož obsah je uveden ve VTP/DOKUMENTACE.
- 4.1.17 Zhotovitel je povinen při návrhu primárně využívat typová řešení dle vzorových listů SŽ, pokud jsou pro dané objekty zpracována. O aktuální seznam vzorových listů požádá Zhotovitel před zahájením projekčních prací Objednatele č. 1, který za účasti odborného útvaru zajistí předání aktuálních podkladů. Vzorové listy jsou také dostupné (po registraci) na <https://modernizace.spravazeleznice.cz/> v sekci „Typová řešení“. V případě nevyužití typového řešení dle vzorového listu u konkrétního prvku upozorní Zhotovitel na tuto skutečnost na profesní poradě.
- 4.1.18 Veškerá kabelizace bude navržena v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem typu TCEPKPFLEZE, včetně posouzení ostatních inženýrských sítí z hlediska vlivu střídavé trakční soustavy 25 kV.

## 4.2 Dopravní technologie (Část A)

- 4.2.1 Provozní a dopravní technologie bude vycházet z dopravní technologie zpracované v rámci Záměru projektu a bude zpracována podle směrnice SŽ SM011 a směrnice SŽDC SM124, Zjišťování kapacity dráhy.
- 4.2.2 V rámci dopravní technologie bude potvrzen/stanoven rozsah změn konfigurace kolejiště navržený v předchozím stupni dokumentace, mj. i ve vazbě na postradatelnost kolejiště.
- 4.2.3 Součástí 4. stavby uzlu Plzeň bude úprava dopravního řešení (rekonstrukce) na severním zhlaví (vyvolaná investice ŘSD). Tato úprava zajistí zejména obslužnost kolejí depa (vlečka č. 2284 ČD), vleček č. 2283 (Plzeňské teplárenské, a.s.) a č. 2240 (Plzeňských pivovarů, a.s.) a též přístup k hygienickým kolejím, případně též i na seřadiště v době, kdy bude realizací přeložky pozemní komunikace I/20 podcházející trať (nový objekt mostu/tunelu) přetát koridor kolejiště na jižním zhlaví.
- 4.2.4 Stavbami „SÚ Plzeň – Myčka ŽKV“ a „SÚ Plzeň – Technologické kolejiště myčky“ bude odstraněna kolejová spojka mezi výhybkami 451 a 442. Aby byl možný přístup k hygienickým kolejím ze severního zhlaví během stavby Uzel Plzeň, 4. stavba umožní ČD bezúplatný průjezd přes jejich koleje 59 a 59a a výhybky technologického kolejiště myčky ČD i jiným dopravcům. Kolej 59a (po námezník výh. 607) bude bezúplatně převezena do vlastnictví státu s právem hospodaření pro SŽ. Místo styku drah bude zřízeno u námezníku výhybky 607 vč. návěsti hranice obvodu dráhy.

## 4.3 Zabezpečovací zařízení (Část A)

### 4.3.1 Popis stávajícího stavu

- 4.3.1.1 V ŽST Plzeň je na St. 14 v provozu reléové staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620 pro ovládání posunových cest pro přísun ke spádovišti, na hranici životnosti. Posun v oblasti severního zhlaví je ovládán místně, prostřednictvím pomocných stavědel a elektromagnetických zámků uvolňovaných z nového elektronického staničního zabezpečovacího zařízení pro obvod osobního nádraží.

### 4.3.2 Požadavky na nový stav

- 4.3.2.1 Stávající reléové zabezpečovací zařízení na St. 14 bude nahrazeno novým zařízením 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 na nový stav kolejiště.

- 4.3.2.2 Řídící část nového SZZ bude součástí elektronického stavědla osobního nádraží se samostatným pracovištěm JOP na St. 14 pro ovládání určené skupiny kolejí a výhybek. Severní zhlaví bude možné ovládat jak z JOP SZZ a stavědla St. 14, tak místně z pomocného stavědla umístěného v blízkosti ovládaných výhybek na severním zhlaví stanice.
- 4.3.2.3 V elektronickém stavědle osobního nádraží bude vyměněn adresný software. Vazby mezi St. 14 a elektronickým stavědlem osobního nádraží budou řešeny softwarově.
- 4.3.2.4 Pro všechna nová zabezpečovací zařízení bude navržena diagnostika s přenosem diagnostických dat do stanoveného místa soustředěné údržby. Diagnostika musí splňovat předpisy SŽDC TS 2/2007-Z, Diagnostika zabezpečovacích zařízení. Vydání I a SŽDC TS 4/2008-Z, Diagnostika zabezpečovacích zařízení na tratích vybavených dálkovým ovládáním zabezpečovacích zařízení. Vydání I.
- 4.3.2.5 Pro zjišťování volnosti kolejových úseků budou navrženy počítače náprav, vyhovující TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238-3, jejichž rozmístění bude optimalizováno k zpracované dopravní technologii.
- 4.3.2.6 Součástí stavby bude doplnění stávající technologie ERTMS/ETCS, které bylo vybudováno v rámci související stavby ETCS Beroun – Plzeň. V rámci ZP bylo navrženo rozšíření vybudovaného systému ETCS na délku 0,35 km upravované tratě. V rámci DPS budou navrženy přesné úpravy a doplnění tohoto zařízení, v návaznosti na zpracovanou dopravní technologii.
- 4.3.2.7 Nově navržená a rekonstruovaná zařízení budou respektovat technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému, zejména TSI CCS.
- 4.3.2.8 Nutno respektovat směrnici SŽDC č. 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení (čj. S4665/2014-O12 s účinností od 1. 5. 2014) – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků atd.
- 4.3.2.9 Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů i napojení na stávající/nové úseky bude nutné vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné a dočasné stavy zabezpečovacích zařízení.
- 4.3.2.10 V rámci stavby bude vybudován jeden sled kolejových brzd. Sled kolejových brzd bude dodržovat požadovanou výstupní rychlost odvěsů. Jednotlivé výhybky budou ovládány automaticky dle programového nastavení. Stupeň technologického vybavení spádoviště bude umožňovat automatické intervalové brždění na zhlaví spádoviště, které umožňuje dojezd všech odvěsů na začátek směrové skupiny s přibližně konstantní energií pro zlepšení práce zarážkářů.
- 4.3.2.11 V rámci DPS bude prověřen a navržen způsob zabezpečení nově upravovaného přejezdu ke stávající manipulační ploše u hygienických kolejí a též nového přejezdu k nové manipulační ploše mezi kolejemi č. 443 a č. 451.

## **4.4 Sdělovací zařízení (Část A)**

### **4.4.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.4.1.1 Sdělovací zařízení je v současném stavu zastoupeno pomocí rozhlasu na velkém svážném pahrbku, kde je umístěna skříňka rozhlasu v hlasatelně svážného pahrbku. Další hlasatelna je u signalisty St. 14 a na stanovišti brzdařů. Rozhlasové zařízení v obvodu seřaďovacího nádraží je možno ovládat ze stavědla č. 1 a telefonní budky v kolejišti.

### **4.4.2 Požadavky na nový stav**

- 4.4.2.1 Pro sdělovací zařízení je navržena samostatná sdělovací místnost v technologickém objektu St. 14, ve které bude umístěna technologie sdělovacího zařízení a budou zde ukončeny optické a metalické kabely. Ovládací pracoviště na St. 14 bude vybaveno IP telefonním zapojovačem s dotykovým terminálem s implementací funkcionality STOP GSM-R v souladu s předpisem SŽDC TS 3/2014-S.

- 4.4.2.2 Technologické prostory budou chráněny poplachových zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS) s bezkontaktní čtečkou karet služebních průkazů. Detekce vzniku požáru bude zajištěna systémem LDP jako součást PZTS. Navržený systém PZTS musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky technologických systémů podle předpisu SŽDC TS 2/2008-ZSE.
- 4.4.2.3 Bude navržena místní kabelizace k jednotlivým prvkům umístěným v kolejišti. Pro připojení rozvaděčů EOv a osvětlení bude navržena HDPE trubka a optický kabel.
- 4.4.2.4 Bude prověřeno a posouzeno pokrytí seřaďovacího nádraží signálem GSM-R. Na základě tohoto posouzení bude navržena optimalizace nastavení stávajících anténních systémů, doplnění sektoru, popř. bude navržena nová BTS. V rámci seřaďovacího nádraží bude aplikována komunikace prostřednictvím rádiového systému.
- 4.4.2.5 Bude navržen systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS) dle předpisu SŽDC TS 2/2008-ZSE. Diagnostické informace všech sdělovacích zařízení a ostatních technologií (např. EOv, osvětlení a další) budou zapojeny do DDTS.
- 4.4.2.6 Pro vizuální kontrolu seřaďovacího nádraží bude navržen IP kamerový systém s kompresním algoritmem H.265. Dohledové pracoviště bude umístěno na ovládacím pracovišti.
- 4.4.2.7 Součástí dokumentace bude konfigurace, úprava a doplnění technologické datové sítě.

## **4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení (Část A)**

### **4.5.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.5.1.1 Na seřaďovacím nádraží je EOv umístěno na výhybkách č. 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 323, 324a/b, 326a/b, 482, 484, 486a/b, 489, 491, 493a/b, 494a/b, 496a/b. Trafostanice EOv 1 je umístěna v km 1,560 u TS č. 592. Trafostanice EOv 2 a 3 je umístěna v km cca 1,460 u TS č. 547. Trafostanice TS EOv 8 je umístěna v km 1,673.
- 4.5.1.2 TS 22/0,4 kV seřaďovacího nádraží (kolejové brzdy) je umístěna v km 1,556 v prostoru u podjezdu pod svážným pahrbkem seřaďovacího nádraží, poblíž ulice Na Sklárně.
- 4.5.1.3 Trať Plzeň hl. n. – Žatec v úseku Plzeň hl. n. – Plzeň seř. nádraží km 2,990 je napájena střídavou soustavou 25 kV 50 Hz. V obvodu seřaďovacího nádraží je napájena kolej č. 931 – kolej průběžná pro vjezdy a odjezdy vlaků z/do Žatce na koleje 1–20; 101–106, 208–212, spojení osobního nádraží s kolejí č. 301, kolej č. 932 – spojení osobního nádraží s kolejemi č. 302–314, 417 a kolej přes svážný pahrbek. Napájeny jsou rovněž koleje 451, 453 a 455. Ostatní koleje nejsou napájeny. Trakční vedení v obvodu seřaďovacího nádraží je zastaralé a je nutná jeho rekonstrukce.

### **4.5.2 Požadavky na nový stav**

- 4.5.2.1 Dokumentace prověří, zda jsou ve všech případech k dispozici dostatečně dimenzované přípojky NN základní a náhradní napájecí sítě technologií sdělovacího zařízení. Pokud bude pro napájení těchto technologií nutno upravit nebo doplnit napájení (např. zřídit UPS), bude toto součástí stavby. V případě, že bude nutné technologie sdělovacího zařízení, zabezpečovacího zařízení a silnoproudého zařízení přemístit, bude prověřeno vnitřní uzemnění v technologických místnostech i dimenze přírodních kabelů.
- 4.5.2.2 ZP uvažoval se zachováním napájení ze stávající TS 22/0,4 kV. Vzhledem ke skutečnosti, že ŘSD plánuje v místě TS novou polohu silnice I/20, bude nutné tuto TS přesunout do nové polohy, popřípadě trasu silnice I/20 polohově upravit.
- 4.5.2.3 V rámci stavby budou navrženy nové rozvody NN.

- 4.5.2.4 V rámci stavby bude provedena úprava venkovního osvětlení. Osvětlení bude navrženo dle platných norem a předpisů Objednatele č. 1 (SŽDC E11 – Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC bude poskytnut Zhotoviteli po podpisu SOD na vyžádání). Použijí se svítidla na sklopných osvětlovacích stožárech v technologii LED.
- 4.5.2.5 Po proběhlé rekonstrukci jižního zhlaví budou vybrané výhybky vybaveny elektrickým ohřevem výhybek (EOV). Rozsah (počet) výhybek vybavených EOV bude stanoven dopravním technologem. Napájení EOV bude realizováno pomocí TS napojených na trakční vedení. EOV bude možné ovládat dálkově a bude začleněn do DDTS.
- 4.5.2.6 U koleje č. 443a jsou navrženy 2 předtápěcí stojany pro odstavování lokomotiv nezávislé trakce mezi výkony. Stojany budou napojeny na nový rozvaděč a napájeny ze stávající/přeložené TS.
- 4.5.2.7 Při modernizaci jižního zhlaví bude zachován stávající rozsah trolejového vedení, a to vč. koleje č. 417. Na jižním zhlaví bude navržena kompletní obnova trakčního zařízení ve stávajícím rozsahu zatrolejovaných kolejí. Rovněž na severním zhlaví bude prověřen/posouzen stav TV vzhledem k jeho stáří (uvedeno do provozu v r. 1971) a dle toho navržena kompletní obnova trakčního vedení. Bude prověřeno doplnění TV dle navržené dopravní technologie pro konečný stav i vč. všech případných mezystavů, to znamená musí být zajištěno napájení trakčního vedení všech vlakových/posunových cest. Rekonstrukce trakčního vedení bude navržena v souladu s TSI ENE, platnými normami a předpisy Objednatele č. 1.
- 4.5.2.8 Bude prověřen stav DŘT včetně datového připojení. V případě nutnosti bude doplněno nebo navrženo nové DŘT. Dále budou vybrané technologické systémy začleněny do DDTS v souladu s předpisem SŽDC TS 2/2008-ZSE. DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.
- 4.5.2.9 Bude prověřen stav ED. V případě nutnosti se navrhne rozsah úprav, dovybavení ED, potřebnými komponenty a programové vybavení respektující nový stav řízených technologických zařízení.
- 4.5.2.10 V rámci výstavby budovy je nutno posoudit ochrany před účinky atmosférického přepětí (hromosvodové soustavy) a koordinovat jejich technický návrh s umístěním technologických prostor a kabelových tras uvnitř budovy – nelze připustit souběh kabelových tras sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a hromosvodového vedení a svodových vodičů.
- 4.5.2.11 Zvláštní důraz je nutno věnovat návrhu ochrany před úrazem elektrickým proudem u vnitřních elektroinstalací a návrhu vnitřního uzemnění technologických systémů vč. připojení na vnější uzemnění objektu.

## **4.6 Ostatní technologická zařízení (Část A)**

### **4.6.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.6.1.1 V ŽST Plzeň hlavní nádraží obvod seřaďovacího nádraží je provozováno spádovištní zabezpečovací zařízení s ručně ovládanými kolejovými brzdami.
- 4.6.1.2 Pod svážným pahrbkem s dvojicí kolejí HRB1 a HRB2 je do kolejí vloženo devět šesti článkových elektropneumatických kolejových brzd typu M 50 DV. Všechny brzdy jsou provozovány v úsecích se spádem 5 ‰. Uspořádání brzd umožňuje regulaci rychlosti vozů všech váhových kategorií. Výkon každé brzdy umožňuje úplné zastavení vozu o hmotnosti 80 tun na konci brzdy při maximální rychlosti odvěsu při vjezdu do kolejové brzdy do cca 6,5 m/s.
- 4.6.1.3 Kolejové brzdy jsou ovládány ze spádovištního stavědla (stanoviště signalistů – brzdařů).
- 4.6.1.4 Kolejové brzdy neumožňují cílové brzdění. Regulaci rychlosti vozů za účelem bezpečného zastavení je nutné dále upravovat vhodným technickým zařízením (zarážkami).

#### **4.6.2 Požadavky na nový stav**

- 4.6.2.1 V rámci stavby bude vybudován jeden sled kolejových brzd, který bude dodržovat požadovanou výstupní rychlost odvěsů. Stupeň technologického vybavení spádoviště bude umožňovat automatické intervalové brzdění na zhlaví spádoviště, které umožňuje dojezd všech odvěsů na začátek směrové skupiny s přibližně konstantní energií pro zlepšení práce zarážkářů.
- 4.6.2.2 Navrhnout zařízení kolejových brzd, které díky účinné technologii dokáže snížit hladinu hluku o několik dB a odstranit tónovou složku (pískání) kvůli dodržení hygienických limitů hluku.

### **4.7 Železniční svršek a spodek (Část A)**

#### **4.7.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.7.1.1 Železniční svršek je převážně z let 1974 až 1984, částečně z pozdější doby. Stávající kolejový rošt je tvořen kolejnicemi S49 a T na pražcích dřevěných, betonových B91S, SB3 nebo SB5. Kolejové lože je zapuštěné, v oblasti rozpouštěcího zhlaví, tj. v okolí výhybkových konstrukcí je více či méně znečištěné. Na některých místech je kolejový rošt ve velmi špatném stavu, některá upevňovací díla jsou uvolněná a dřevěné pražce jsou z určité části vyhnílé. Železniční spodek neprodělal významnější stavební zásahy.
- 4.7.1.2 Odvodnění v řešeném úseku, tj. část rozpouštěcího zhlaví a směrová skupina je nefunkční.

#### **4.7.2 Požadavky na nový stav**

- 4.7.2.1 Zhotovitel zajistí jednotné používání vodičů s připojením kabelovými oky v kolejích a výhybkách, kde železniční svršek slouží pro vedení zpětných trakčních proudů, tedy ve všech kolejích, nad kterými je/bude trakční vedení, včetně staveb, kde je plánována prostá elektrizace. Četnost připojení a umístění propojek zůstává zachována jako při připojení kolíkovými kontakty, použijí se oboustranné kontakty AR260, přičemž na jeden kontakt mohou být připojena maximálně 3 lana s tím, že na straně stojiny kolejnice, kde jsou umístěna dvě lana, musí být vodiče vůči sobě opačně orientované. Výhybky a lepené izolované styky se objednávají a dodávají s již zalisovanými kontakty. Kontakty a propojky mohou být zhotovovány také na stavbě. Typy připojení vodičů ke kolejnici, které byly schváleny zaváděcím listem ZL 26/2000-SZ, patentovaný systém AR firmy CEMBRE je uveden na odkazu [http://webzl.tudc.cz/zl\\_html/sz/2000/Z200026.htm](http://webzl.tudc.cz/zl_html/sz/2000/Z200026.htm), kde budou zveřejněny případné další schválené systémy připojení, splňující požadavky SŽ.
- 4.7.2.2 Je nutný geotechnický průzkum pražcového podloží, příp. i průzkumy svahů (zejm. ve vztahu k zářezu pro silnici I/20), dle projektu IG průzkumu, který je rovněž předmětem plnění – viz čl. 1.2.7. Průzkumy budou zpracovány dle předpisu SŽ S4 Železniční spodek, zejména Přílohy 9. Na základě prováděného geotechnického průzkumu a stupně znečištění bude rozhodnuto, zda lze případně užít stávající kolejové lože mimo výhybky pro další užití, jinak bude kolejové lože v celém rozsahu navrženo jako nové.
- 4.7.2.3 Vyřešit odvodnění železničního spodku celého řešeného úseku (min. v rozsahu rekonstrukce žel. svršku), vč. vlivu umístění tělesa čtyřproudé komunikace „I/20 Jateční – Na Roudné“ pod nově navržený železniční most, resp. do tunelu (křížení s tratí, silnice podchází železnici).
- 4.7.2.4 Směrové řešení železničního svršku 4. stavby naváže na 1. stavbu Uzlu (koleje 318, 320, 322 a 932) a stávající polohu směrových kolejí, dále na 2. stavbu Uzlu v prostoru hygienických kolejí, a na vlečková kolejiště ČD a Plzeňské teplárenské, a.s.
- 4.7.2.5 Výškové řešení vychází ze stávajícího profilu a požadavků na alespoň minimální tloušťky kolejového lože nad novým umělým objektem (sil. tunelem/žel. mostem) ve kterém je vedena nová komunikace I/20 Jateční – Na Roudné. Úseky kolejí s výměnou železničního svršku budou svařeny do bezстыkové koleje.

- 4.7.2.6 V rámci úpravy jižního i severního zhlaví bude v rámci DPS navržena na základě předkategorizace materiálu železničního svršku regenerace a znovupoužití výhybek.

## **4.8 Mosty, propustky, zdi (Část A)**

### **4.8.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.8.1.1 Ve stávajícím stavu se na řešeném úseku nachází mostní objekt přes Doubraveckou ulici v žkm 1,548 železniční most IC5000168006 o 1 poli s ocelovou plnostěnnou trémovou nosnou konstrukcí uloženou na kamenných mostních pilířích, o rozpětí 8,61 m, dl. 8,99 a š. NK 41,3 m, rok výstavby 1898. Poslední sanace v roce 1998. Počet kolejí na mostě je 7. Počet překonávaných překážek 2 (účelová zpev. komunikace a komunikace pro pěší).
- 4.8.1.2 Detailnější technický stav mostu měl být prověřen v rámci Aktualizace ZP I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné, kde by měla být navržena případná úprava/sanace mostní konstrukce. Dle podkladů ŘSD se počítá při stavbě I/20 s demolicí mostu.

### **4.8.2 Požadavky na nový stav**

- 4.8.2.1 U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů (čj. 11728/2021-SŽ-GŘ-O13, ze dne 4. března 2021) a prokázána přechodnost traťové třídy D4/120.
- 4.8.2.2 Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2 ed. 2 do 2. třídy tratí.
- 4.8.2.3 Další požadavky na zpracování mostních objektů jsou uvedeny ve VTP/DOKUMENTACE.
- 4.8.2.4 Pro mostní objekty a zdi by měla být pro ZP zpracována Tabulka objektů dle přílohy P15 směrnice SŽ SM011, která bude pro další stupně dokumentace rozpracována. Pokud tabulka nebyla součástí ZP, bude v rámci DPS zpracována.
- 4.8.2.5 V rámci investiční akce ŘSD DUR I/20 Plzeň Jateční – Na Roudné byl v SO 221 (železniční most přes I/20 u seřaďovacího nádraží) navržen nový objekt pro mimoúrovňové křížení pozemní komunikace I/20 a jižního zhlaví seřaďovacího nádraží (silnice podchází kolejiště). Tento nový most, resp. tunel musí splňovat zatížitelnost a přechodnost trať. třídy jako ostatní mosty v Uzlu (D4/120). Vzhledem k rozměrům konstrukce (převažující délce ve směru navrhované pozemní komunikace nad délkou převáděné železnice) a celkovému charakteru konstrukce bude upraven původní koncept návrhu na hloubený silniční tunel ve správě ŘSD.
- 4.8.2.6 V rámci investiční akce ŘSD DUR I/20 Plzeň Jateční – Na Roudné byla v SO 220 (železniční most přes I/20 na trati Plzeň – Praha) navržena demontáž poloviny stávající nosné konstrukce a obtížně realizovatelná výstavba nové konstrukce na vnitřní straně směrového oblouku. Doporučujeme zvážit úpravu postupu výstavby s využitím přeložky trati mimo stávající osu a zahrnující provizorní přemostění ul. Jateční. Výstavba nové estakády najednou by umožnila přestavbu i pražské opěry O1, pilíře by mohly být pouze 2 místo 4, plzeňská opěra O2 by nemusela být provedena jako odskočená a nosná konstrukce by mohla mít pro obě koleje přibližně stejné rozpětí. Pokud by to bylo účelné, podélná spára může být i v takovém řešení zachována. Celkově by tím konstrukce mostu byla snazší na provádění i následnou údržbu.
- 4.8.2.7 Dle požadavku Objednatele č. 1 bude na nových mostních objektech navrženo průběžné kolejové lože.
- 4.8.2.8 Pro návrh zatížení bude uvažováno s umístěním Zatěžovacího vlaku LM-71, který se na konstrukci umístí tak, aby vyvolal co nejnepříznivější účinky na konstrukci. Pokud jde o Kategorii železničních tratí z hlediska mostů je nutno uvažovat 1. třídu tratí.

## **4.9 Mosty, propustky, zdi (Část B)**

### **4.9.1 Požadavky na nový stav**

- 4.9.1.1 Požadavky na nový stav mostů jsou popsány v dokumentaci DÚR „I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné“, a musí splňovat požadavky pro mostní objekty na silnicích I. třídy.
- (a) Most SO 201 přes místní komunikaci ul. Rokycanská.
  - (b) Most SO 202 přes Berounku.
  - (c) Železniční most SO 220 přes I/20 na trati Plzeň – Praha.
  - (d) Železniční most (tunel) SO 221 přes I/20 u seřaďovacího nádraží.
  - (e) Most SO 240 na ulici Na Sklárně.
  - (f) Podchod SO 241 v ulici Doubravecké.

## **4.10 Železniční přejezdy (Část A)**

### **4.10.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.10.1.1 V rámci stavby se nenachází žádné přejezdy dle ČSN 736380. Pouze při vjezdu na manipulační plochu mezi kolejemi č. 453 a č. 455 je úrovněvé křížení v km 1,826 přes spojku mezi výhybkami č. 504 a 505a (kolej OCÚ) a kolej č. 455. Úrovněvé křížení bylo zbudováno v rámci uzlu Plzeň, 2. stavba.

### **4.10.2 Požadavky na nový stav**

- 4.10.2.1 Dokumentace PDPS bude obsahovat geodetickou část se zaměřením zpracovaným podle metodického pokynu SŽ M20/MP010, přílohy E.4, která stanovuje rozsah zaměřování pozemních komunikací v oblasti železničních přejezdů. U přejezdů, které jsou předmětem komplexní rekonstrukce a budou vyjmuty, se podrobné zaměření dle přílohy E metodického pokynu neprovádí. Rozsah zaměření pozemní komunikace bude požadován na obě strany minimálně na vzdálenost 30 m od osy krajní koleje, pokud je to relevantní vzhledem k navazující pozemní komunikaci. Rozsah zaměření musí umožňovat plynulé směrové a výškové napojení projektovaného stavu pozemní komunikace na stávající stav.
- 4.10.2.2 Dokumentace bude obsahovat všechny povinné přílohy dle Přílohy P7 směrnice SŽ SM011, a to zejména podélný řez pozemní komunikací v oblasti železničního přejezdu podle ČSN 01 3466 v měřítku 1 : 100/10 (1 : 200/20) jako průkaz splnění sjízdnosti železničního přejezdu podle ČSN 73 6380. V případě šikmých železničních přejezdů budou doloženy podélné řezy vedené osami jízdních pruhů. U železničních přejezdů, které jsou posuzovány dle čl. 5.3.1 ČSN 73 6380 bude doloženo splnění požadovaných kritérií v rovině kolmé na osu koleje.
- 4.10.2.3 Výškové řešení pozemní komunikace v oblasti železničního přejezdu musí splňovat požadavky stanovené v normě ČSN 73 6380. Jedná se především o články 5.2 a 5.3. Nedoporučuje se navrhovat parametry blízké minimálním hodnotám stanoveným ČSN 73 6380 z důvodu možných nepřesností při realizaci. V případě využití návrhových hodnot blízkých minimálním je nutné důsledně vyžadovat ověření sjízdnosti pozemní komunikace v oblasti železničního přejezdu v podélném profilu pro případný návrh omezujícího dopravního značení. Nad rámec prokázání splnění kritérií ČSN 73 6380 bude dle požadavku Objednatele č. 1 prověřena vlečnými křivkami (nebo 3D simulacemi) sjízdnost železničního přejezdu pro definované skupiny vozidel.
- 4.10.2.4 V rámci stavby bude zbudován nový úrovněvý přejezd pryžové konstrukce přes koleje č. 451 a č. 453 k nově navržené manipulační ploše dl. 323 m mezi kolejemi 443a – 451. V rámci DPS zhotovitel navrhne způsob zabezpečení přejezdu.
- 4.10.2.5 Z důvodu nové GPK č. 455 a koleje do depa ČD bude stávající přejezd k manipulační ploše u hygienických kolejí zbourán a nahrazen novým úrovněvým přejezdem pryžové konstrukce v nové poloze (vyvolaná investice ŘSD). V rámci DPS zhotovitel navrhne způsob zabezpečení přejezdu.

## **4.11 Ostatní objekty (Část A)**

- 4.11.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro zhotovení díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové

komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.

## **4.12 Pozemní stavební objekty (Část A)**

### **4.12.1 Popis stávajícího stavu**

- 4.12.1.1 Stávající (věžový) objekt St.14, ve kterém je umístěna technologie pro zabezpečovací zařízení se nachází u objektu č.p. 2709 (ČD Cargo) na pozemku p. č. 5599/44.
- 4.12.1.2 V řešeném (definovaném) úseku se nachází pozemní manipulační plocha, která byla zbudována v rámci stavby uzlu Plzeň, 2. stavba, na které jsou umístěny odsávací a napájecí stojany (hygienické koleje). Plocha je navržena mezi kolejemi č. 453 a č. 455 a přístup na plochu je umožněn pomocí úrovňového křížení, jak je uvedeno v článku 4.10 Železniční přejezdy. Délka stávající manipulační plochy je 210 m. Šířka manipulační plochy je cca 6,2 m. Manipulační plocha je součástí předmětu plnění DPS a její případná úprava (zejm. přístup na ni přes přejezd) bude řešena v rámci DPS.
- 4.12.1.3 Spádovištní stavědlo je dvoupodlažní budova vedle brzdy KB1. V druhém podlaží této budovy jsou ovládací stoly pro obsluhu a ovládání kolejových brzd. Záznamové zařízení, které zaznamenává nastavení brzdícího stupně, je umístěno v technologické části spádovištního stavědla.

### **4.12.2 Požadavky na nový stav**

- 4.12.2.1 Návrh pozemních objektů bude vycházet ze směrnice SŽ SM009, Stanovení pravidel pro uplatnění výstupů projektu v oblasti moderního designu a architektury nádraží a zastávek.
- 4.12.2.2 Pro nové kolejové brzdy bude nutné buď stavebně upravit stávající spádovištní stavědlo, či jej zřídit nově v nové poloze (v blízkosti nových brzd).
- 4.12.2.3 V rámci 4. stavby Uzlu dojde k úpravě St.14, kde bude umístěno nové zabezpečovací zařízení. Projektant pro něj v ZP určil stávající budovu bez č. p. / č. e. stojící na pozemku p. č. 5598. Tento objekt dle KN patří ČD. V rámci DPS bude prověřena vhodnost umístění. Ostatní pozemní objekty, tj. budovy, vnitropodnikové komunikace (asfaltové zpevněné plochy) jsou součástí investiční akce ŘSD I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné (tj. Část B).
- 4.12.2.4 Předmětem stavby bude nová manipulační plocha mezi kolejemi 443a – 451 určená k úpravě nákladu. Tato manipulační plocha o celkové délce 323 m, je tvořena ze dvou částí. První část šířky 11,201 – 11,429 m a délky 173 m se nachází u koleje pro odstavování hnacích vozidel (č. 443a), a tudíž se zde neuvažuje s nakládkou. Tato část slouží jako příjezdová komunikace. Druhá část plochy přiléhá ke koleji č. 441, kde je uvažována manipulace s nákladem. Zde je šířka plochy 16,179 – 16,302 m v délce 116,7 m. Koncová část plochy v délce 33,3 m se zužuje na 12,528 m.
- 4.12.2.5 DPS prověří možnost delších auto-souprav (12 m) než 10,10 m pro vjezd na novou manipulační plochu.
- 4.12.2.6 Bude navrženo nové pracoviště pro stanoviště brzd.
- 4.12.2.7 Součástí dokumentace bude návrh zálohovaného dimenzování vzduchotechniky a chlazení na odvedení ztrátového tepla ze všech uvažovaných technologií s pokročilou diagnostikou poruch a přenosem stavových informací do dálkové diagnostiky technologických systémů podle předpisu SŽDC TS 2/2008-ZSE.
- 4.12.2.8 Součástí dokumentace bude návrh zálohovaného dimenzování vzduchotechniky a chlazení na odvedení ztrátového tepla ze všech uvažovaných technologií s pokročilou diagnostikou poruch a přenosem stavových informací do dálkové diagnostiky technologických systémů podle předpisu SŽDC TS 2/2008-ZSE.
- 4.12.2.9 Požadavky na zajištění ochrany staveb:
  - (a) Zhotovitel je povinen si vyžádat bezpečnostní kategorii (pozemních objektů), která je součástí projektových prací u Objednatele č. 1 (O30 – Odbor bezpečnosti a krizového řízení nebo u příslušné stavební správy). Zhotovitel

zpracuje Bezpečnostní projekt projekční včetně ocenění pro objekty spadající do bezpečnostní kategorie I až III.

- (b) Zhotovitel ve spolupráci s Objednatelům č. 1 (O30) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, identifikuje bezpečnostní zóny (třídy A až D) a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocenění v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat podle Samostatné přílohy F směrnice SŽ SM07 – Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace (bude poskytnuta Objednatelům č. 1 na vyžádání).
- (c) Bezpečnostní projekt projekční se vypracovává jako samostatný podkladový dokument pro objekty bezpečnostní kategorie I až III nejpozději ve stupni DPS a bude popisovat požadavky na technická opatření fyzické ochrany v závislosti na bezpečnostní kategorii objektu a dále bude popisovat jejich implementaci, včetně režimových opatření a fyzické ostrahy po realizaci technických opatření fyzické ochrany. Závazná osnova Bezpečnostního projektu projekčního je přílohou P16 směrnice SŽ SM011. V případě změn, které mohou mít dopad do změny bezpečnostní kategorizace objektu/ů nebo do změny třídy bezpečnostní zóny/zón v projektu, je nutné aktualizovat i Bezpečnostní projekt projekční. U objektu/ů zařazených do bezpečnostní kategorie IV a V, u kterých se nevyžaduje Bezpečnostní projekt projekční, musí Zhotovitel dodržet požadavek na min. zabezpečení pro jednotlivou kategorii dle Samostatné přílohy F směrnice SŽ SM07 a opět musí ve spolupráci s O30 určit bezpečnostní zónu/zóny v objektu.
- (d) Pouze projednaný a schválený Bezpečnostní projekt projekční Objednatelům č. 1, doplněný o Schvalovací protokol k Bezpečnostnímu projektu projekčnímu (vydaný O30) se stane podkladem pro další zpracování Dokumentace a bude rozpracován do podrobností jednotlivých profesních částí dle příslušného stupně dokumentace.

4.12.2.10 Zhotovitel při návrhu bude klást důraz na optimalizaci a hospodárnost provozu s ohledem na dopad na životní prostředí – bude uvažováno využití „nových“ technologií a obnovitelných zdrojů energie (např. tepelná čerpadla, rekuperace, střešní FVE, odolné bezúdržbové pláště budov, předokenní rolety či žaluzie). Při návrhu těchto opatření bude prokázána efektivita, hospodárnost a účelnost vynaložených prostředků.

#### 4.12.2.11 Požadavky na prokázání návratnosti FVE

- (a) V případě návrhu FVE je Zpracovatel povinen již ve fázi ZP zpracovat modelaci FVE s předpokládanou výrobou elektrické energie v kvalitním software (alespoň úrovně PV Sol, PV Sys). Současně musí namodelovat i předpokládané zatížení střechy, kde s umístěním fotovoltaických panelů uvažuje. Zpráva o provedené modelaci FVE a zatížení střechy, včetně kalkulace návratnosti FVE bude součástí ZP i dalších stupňů Dokumentace, kde již bude návrh rozpracován do vyšší podrobnosti a přesnosti.
- (b) Obecnou podmínkou je optimalizace výkonu FVE na spotřebu přípojného objektu (trafostanice) bez přetoků do sítě nadřazeného distributora a podpora bezbateriového systému v případech, které jsou k tomu vhodné (např. napojení FVE do velkého bodu LDSŽ).
- (c) FVE musí splňovat podmínky dle PPLDS jako například dálkové odepnutí na výstupním jistícím prvku FVE. V případě nesouladu lze využít i podmínek PPDS na základě domluvy s odborem O24.
- (d) Podklady potřebné pro zpracování modelace FVE (spotřeby energií a jejich průběhy, informace o LDSŽ atd.) poskytne místní správce budov, resp. OŘ SŽ.
- (e) Další podklady (vzorová tabulka návratnosti jsou k dispozici na intranetu SŽ GR06: <https://intranet.spravazeleznic.cz/sites/GR->

#### 4.13 Zásady organizace výstavby

- 4.13.1 Zhotovitel bude pro zhotovení stavby, z důvodu minimalizace dopadů stavebních prací na železničním provozu, předpokládat případné potřebné snížení rychlosti v provozované koleji kolem pracovního místa (pracovních míst) na 80 km/h (není-li stávající rychlost v provozovaných kolejích nižší), a to za podmínek:
- a) Zajištění bezpečného provozování dráhy z hlediska stability koleje s případným návrhem konkrétních stavebních opatření (týká se stavebních postupů, kdy se v sousední koleji provádí úpravy železničního spodku);
  - b) Prostor staveniště, resp. prostor pro provádění bude zabezpečen/ohrazen proti neúmyslnému vstupu do prostoru provozované koleje schválenými mechanickými bezpečnostními zábranami (schválené zábrany jsou uvedeny na webu SŽ viz <https://www.spravazeleznice.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyroby-zarizeni-a-technologie-pro-zdc/varovne-systemy>);
  - c) Pro práce/pohyb strojních mechanismů, které svým konstrukčním řešením mohou zasáhnout do profilu provozované koleje, lze použít pouze takové stroje, které jsou vybaveny bezpečnostním systémem omezující otočení pro zamezení střetu projíždějícího vlaku s pracovním strojem, resp. omezovačem zdvihu. Tyto omezovače musí být při práci vždy správně naprogramovány/nastaveny, zapnuté a plně funkční. O funkčnosti, nastavení a použití je povinen Zhotovitel vést písemný záznam.
- 4.13.2 Zhotovitel zapracuje všechny výše uvedené podmínky pro rychlost 80 km/h v provozované koleji vedle pracovního místa, a to včetně návrhu umístění bezpečnostních prvků a použití strojů s omezovači do plánu BOZP, včetně povinností Koordinátora BOZP při výstavbě na pravidelné proškolení a kontrolu dodržování pravidel (omezovače otáčení, resp. zdvihu, vyklizení pracoviště atp.).
- 4.13.3 Zhotovitel bude informovat Objednatele č. 1 a projedná s ním případy, kdy návrhová rychlost v provozované koleji vedle pracovního místa 80 km/h:
- a) nebyla z technických důvodů/ (fyzických podmínek) možná;
  - b) představovala by oproti rychlosti 50 km/h citelné zvýšení finančních nákladů na realizaci akce z důvodu odlišného technického řešení, a to více než 7 %, nebo pokud by se stavba z důvodu zvýšených nákladů stala ekonomicky neefektivní;
  - c) představovala citelný nárůst nároků na nepřetržité výluky (například noční nickolejné výluky v případě nutnosti výstavby souvislého pažení v ose os).
- 4.13.4 Zhotovitel je povinen v ZOV uvést návrhy zásahů do komunikační přenosové sítě nebo do radiové technologie (GSM-R) v návaznosti na požadavky výluk příslušného zařízení viz pokyn SŽ PO-05/2025-GR.
- 4.13.5 V rámci zpracování DPS bude vypracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS). Stavební postupy budou navrženy tak, aby byla minimalizována doba nepřetržitých výluk železničního provozu.
- 4.13.6 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. zabezpečovacího zařízení. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.13.7 V technické zprávě bude uvedeno mj. délka trvání výluky, vymezení vylučovaných kolejí, činnost zabezpečovacího zařízení, rozsah prací, počet vlaků, které je potřeba odklonit, či odřeknout.
- 4.13.8 V případě etapizace výstavby bude pro každou etapu vypracován mezi-stav včetně všech náležitostí. Bude stanovena doba trvání jednotlivých omezení provozu nezbytná pro realizaci stavby, resp. té které etapy, a to i zejména s dopadem na trakční vedení a eventuálních jízd vlaků přes napěťově vyloučené úseky.

- 4.13.9 Během všech stavebních postupů musí být zajištěno napájení trakčního vedení všech vlakových/posunových cest.
- 4.13.10 Návrh řešení stavby musí zohlednit v ZOV skutečnost, že obě koleje trati č. 170 (dle KJŘ) Praha hl.n. – Plzeň hl.n.-os.n. musí být po celou dobu stavby bez mezení provozu.
- 4.13.11 Z hlediska osobní dopravy bude nutné minimalizovat výluky drážního provozu na trati č. 160 (dle KJŘ) Plzeň hl.n. – Žatec jen na nezbytně nutnou dobu. Výluku (úplné vyloučení drážního provozu pro osobní dopravu) vyvolá zásah do stávajícího jižního zhlaví kolejí stavbou nového umělého objektu pro mimoúrovňové křížení dráhy a silnice I/20. Je tedy nutná plná koordinace obou částí A i B. Je předpokládána nepřerušená železniční doprava (od Žatce) do stanice Plzeň-Bílá Hora a z této stanice NAD do stanice Plzeň hl.n.-os.n.
- 4.13.12 Z hlediska železniční dopravy je nutné zachování obsluhy hygienických kolejí u manipulační plochy, která byla zbudována v rámci uzlu Plzeň, 2. stavby. Mimo zachování přístupů k hygienickým kolejím je po celou dobu stavby nutno pro nákladní dopravu zajistit přístup na všechny vlečky vyjmenované v kapitole 1.3.1, včetně depa ČD. Pro tyto potřeby je nutno upravit severní zhlaví. Při výstavbě bude plně využívána objízdna kolej svážného pahrbku. Nový umělý objekt křížení silnice I/20 s dráhou bude realizován ve 2 etapách tak, aby byla možnost maximálně zachovat nepřerušovaný provoz na trati. Díky těmto předpokladům by nemělo docházet k omezení nákladní železniční dopravy. Pro zachování drážního provozu a práci seřaďovacího nádraží pro nákladní dopravu je nezbytné počítat s rekonstrukcí severního zhlaví. Severní zhlaví dočasně převezme práci řazení nákladních vlakových souprav po dobu výstavby jižního zhlaví a bude náhradní trasou pro Depo kolejových vozidel ČD.
- 4.13.13 Součástí DPS musí být i projednání a stanovení způsobu zabezpečení jízdy odvěsů, posunových cest i vlakových cest při rekonstrukci spádovištního zařízení a k tomu náležejícího zabezpečovacího zařízení, včetně stanovení způsobu obsluhy těchto zařízení.
- 4.13.14 Rozhodující práce budou prováděny při nepřetržitých výlukách železničního provozu. Lhůta trvání jednotlivých výluk bude navržena dle objemu a složitosti prací. V nepřetržitých výlukách kolejí budou zahrnuty také práce na rekonstrukci dalších objektů a zařízení, sdělovacím a zabezpečovacím zařízením. Délky výluk budou navrženy jako maximální a jejich upřesnění (tj. zkrácení) bude záviset na kapacitě a technologii dodavatele prací.
- 4.13.15 Činnost na staveništi bude probíhat při využívání ploch ZS a dalších ploch jako dočasných stavenišť pro terénní úpravy, pokládku sítí, manipulaci a skladování materiálu. Rozhodující část stavebních a montážních prací bude probíhat na stávajícím železničním tělese a na plochách ZS. Během, stavby budou důsledně využívány plochy ve vlastnictví/majetkové správě SŽ nebo ČD.
- 4.13.16 Bude doporučena montážní a demontážní, případně recyklační základna a budou doložena veškerá souhlasná stanoviska pro její umístění.
- 4.13.17 S přístupem na staveniště je primárně uvažováno kolejovou mechanizací po železnici. V případě nekolejové mechanizace po pozemních komunikacích bude navržena přístupová trasa. V rámci stavby je nutno počítat s rozsáhlou koordinací obou částí A i B, a to zejména v postupu organizace výstavby, aby nedošlo k případnému omezení, které by nebylo žádoucí. V případě rekonstrukce úrovněového křížení se uvažuje s využitím vnitropodnikové komunikace v rámci areálu vlečky č. 2284 ČD Plzeň.
- 4.13.18 Zahájení stavebních prací souvisejících s dopadem na příjezdové komunikace (dopravní omezení, uzavírka silnice a jiné) k objektům drah a staveb na dráze je nutno v dostatečném předstihu oznámit na operační středisko místně příslušné HZS SŽ – JPO Plzeň, z důvodu zajištění potřebných opatření.
- 4.13.19 ZOV bude obsahovat i povodňový a havarijný plán stavby.
- 4.13.20 ZOV bude obsahovat návrh DIO – dopravně inženýrské opatření pro provoz na pozemních komunikacích, návrh objízdnych tras, přístupové cesty na staveniště kladně projednané s Policií ČR a příslušným silničně-správním úřadem.

- 4.13.21 Protože původní hasičská stanice bude stavbou I/20 zdemolována, musí být před stavbou již v provozu nová HZS SŽ Plzeň.

#### **4.14 Geodetická dokumentace (Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů)**

- 4.14.1 Poskytování geodetických podkladů se řídí Pokynem generálního ředitele SŽ PO-06/2020-GR, Pokyn generálního ředitele k poskytování geodetických podkladů a činností pro přípravu a realizaci opravných a investičních akcí.
- 4.14.2 Mapové podklady se vyhotovují dle pravidel pro přechodné období DTMŽ, které jsou v aktuálním znění zveřejňovány na webových stránkách: <https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/digitalni-technicka-mapa-zeleznice-technicke-standardy/prechodne-obdobi-dtmz-technicke-specifikace>
- 4.14.3 Zhotovitel je povinen, v případě prací na mapových podkladech, si alespoň 1 měsíc předem vyžádat mapové podklady na SŽG ve vazbě na stav DTMŽ.
- 4.14.4 Zhotovitel se zavazuje předat doplněné mapové podklady podle pravidel uvedených v předpisu SŽ M20/MP014 a podle pravidel pro přechodné období DTMŽ (pakliže trvá) ve formátu ŽXML. Zhotovitel se zavazuje data ve formátu ŽXML předat plně navázána na stav v informačním systému DTMŽ.

#### **4.15 Životní prostředí**

- 4.15.1 Investiční akce „Uzel Plzeň, 4. stavba – seřaďovací nádraží Doubravka“ je součástí souboru staveb hodnocených v procesu EIA „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK a Uzel Plzeň“ zakončeným vydáním závazného stanoviska. V souladu s ust. § 9a odst. 4, resp. 5 zákona č. 100/2001 Sb. požádá Zhotovitel o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru (tzv. verifikace EIA). V případě, že bude na základě tohoto stanoviska třeba zpracovat Oznámení EIA v rozsahu přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., bude Zhotovitelem zpracováno. Rozsah tohoto plnění (položka č. 7 a 8 přílohy č. 4 SOD) si Objednatel č. 1 vyhrazuje jako změnu závazku ze smlouvy v souladu s ustanovením § 100 odst. 1 ZZVZ. Zpracování dokumentace EIA bude Zhotovitel realizovat pouze na základě pokynu Objednatele č. 1 dle závěru zjišťovacího řízení příslušného úřadu.
- 4.15.2 Investiční akce „I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné“ je součástí souboru staveb hodnocených v procesu EIA „I/20 Plzeň, Jasmínová – Studentská“ zakončeným vydáním závazného stanoviska. V souladu s ust. § 9a odst. 4, resp. 5 zákona č. 100/2001 Sb. požádá Zhotovitel o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru (tzv. verifikace EIA). V případě, že bude na základě tohoto stanoviska třeba zpracovat Oznámení EIA v rozsahu přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., bude Zhotovitelem zpracováno. Rozsah tohoto plnění (položka č. 7 a 8 přílohy č. 4 SOD) si Objednatel č. 2 vyhrazuje jako změnu závazku ze smlouvy v souladu s ustanovením § 100 odst. 1 ZZVZ. Zpracování dokumentace EIA bude Zhotovitel realizovat pouze na základě pokynu Objednatele č. 2 dle závěru zjišťovacího řízení příslušného úřadu.
- 4.15.3 Zhotovitel požádá o stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody k možnému vlivu záměru na soustavu Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.
- 4.15.4 Součástí Oznámení záměru bude i vyhodnocení záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES) a rovněž vyhodnocení adaptačních a mitigačních opatření 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.
- 4.15.5 Dokumentace dle Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. bude zpracována na základě požadavku Závěru zjišťovacího řízení. Položka Dokumentace bude samostatně oceněna a v případě, že příslušný úřad ukončí proces EIA vydáním Závěru zjišťovacího řízení, případně nebude proces EIA veden vůbec, bude o tuto část snižena cena díla (méněpráce) a cena díla.

- 4.15.6 Vzorkování železničního tělesa, zeminy a kolejového lože bude provedeno v souladu se směrnici SŽ SM096, dle přílohy B.3. Plán vzorkování bude předložen k odsouhlasení zástupci investora, Specialistovi ŽP, Stavební správa Plzeň (Ing. Dvořáková, dvorakovamar@spravazeleznice.cz).

#### **4.16 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby – PDPS**

- 4.16.1 **Zhotovitel Dokumentace v Soupisech prací uvede jednotlivé položky odpadů dle kategorií, které budou následně souhrnně vyčísleny za celou stavbu v SO999.90.90 Likvidace odpadů včetně dopravy v rozřídění do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů, kde budou tyto souhrnné položky sloužit k ocenění v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS. Podrobný postup je uveden v následujících bodech.**

- 4.16.2 **Ustanovení Směrnice SŽDC č. 20 pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty, Článek 3.9 ruší a nahrazuje následujícím zněním uvedeným v odst. 4.16.3.**

##### **4.16.3 Úpravy položkových rozpočtů**

- a) v soupisech prací jednotlivých SO/PS bude pro účely evidence vždy uvedena **R-položka „Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“**. Položka bude zahrnovat veškeré poplatky provozovateli skládky, resp. recyklačního centra dle typu a kategorie odpadů a dopravu z místa stavby na skládku, resp. recyklačního centra,
- d) pro činnosti, které by mohly být původci odpadů (např. výkopové práce) budou volené položky, jejichž součástí není uvedená doprava. V technické specifikaci položky bude uvedeno, že se jedná o položku bez dopravy,
- e) doprava pro opětovné využití vyzískaného materiálu (např. výkopové práce pro další využití na stavbě, do zemníků apod.) bude kalkulovaná samostatnou položkou pro vodorovnou a svislou dopravu, přemístění, přeložení, manipulace do vzdálenosti odpovídající potřebám manipulace. V doplňujícím popisu položky bude uvedeno, že materiál z položky není určen na skládku, resp. recyklačního centra,
- f) u položek soupisu prací jednotlivých SO/PS **„Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“** bude v popisu položky jako doplňující název uvedeno **„NEOCEŇOVAT – Evidenční položka (neoceňovat v objektu SO/PS, položka se oceňuje pouze v objektu SO999.90.90)“** a v označení „Varianta“ bude nastavena hodnota 901, v případě duplicitní položky v jednom dílu bude označení varianty provedeno vzestupnou řadou celých čísel od hodnoty 901 (tzn. 901 až 999); pro rozdělení vlastnictví v jednotlivých objektech, budou použity řady „Variant“ pro každé vlastnictví zvlášť (např.: SŽ 901 až 930, ŘSD 931 až 960 atd.),
- g) měrné jednotky uvedené v jednotlivých soupisech prací musí být vždy shodné s měrnými jednotkami uvedenými v přehledu odpadů a v objektu Likvidace odpadů. V případě nesouladu je toto pokládáno za vadu díla.
- h) Kalkulace položky „Likvidace odpadů [...] včetně dopravy“ v přípravě bude provedena jako součet položek:
  - poplatek na skládku dle kategorie odpadu a množství, a to dle aktuálního ceníku vybrané skládky v přípravě,
  - ceny za t/km dle množství odpadu a vzdálenosti předpokládané skládky, přičemž vzdálenost může být specifikována v rozsahu pásmové dopravy.

##### **4.16.4 Způsob vytvoření položek likvidace odpadů včetně dopravy**

- 4.16.4.1 Pro soupisy prací budou vytvořené „R-položky“ pro likvidaci odpadů s dopravou, a to následovně:

##### **4.16.4.2 Označení a název položky:**

R015XXX [AŽ] R015XXX – LIKVIDACE ODPADŮ [TYP ODPADU] VČETNĚ DOPRAVY

Hodnoty XXX budou odpovídat poslednímu trojčíslí daného typu odpadu cenové soustavy OTSKP, která zahrnuje pouze náklady na poplatky za likvidaci odpadů.

**Příklad:**

Původní položka OTSKP bez dopravy:

015112 - POPLATKY ZA LIKVIDACI ODPADŮ NEKONTAMINOVANÝCH – 17 05 04  
VYTĚŽENÉ ZEMINY A HORNINY – II. TŘÍDA TĚŽITELNOSTI

Nová R položka s dopravou:

R015112 – POPLATKY ZA LIKVIDACE ODPADŮ NEKONTAMINOVANÝCH – 17 05  
04 VYTĚŽENÉ ZEMINY A HORNINY – II. TŘÍDA TĚŽITELNOSTI **VČETNĚ  
DOPRAVY \*)**

**4.16.4.3 Popis položky**

V popisu položky bude uveden text:

Evidenční položka. Neoceňovat v objektu SO/PS, položka se oceňuje pouze v objektu SO999.90.90.

**4.16.4.4 Technická specifikace položky**

1. Položka obsahuje:

- veškeré poplatky provozovateli skládky, recyklační linky nebo jiného zařízení na zpracování nebo likvidaci odpadů související s převzetím, uložením, zpracováním nebo likvidací odpadu,
- náklady spojené s dopravou odpadu z místa stavby na místo převzetí provozovatelem skládky, recyklační linky nebo jiného zařízení na zpracování nebo likvidaci odpadů,
- náklady spojené s vyložení a manipulací s materiálem v místě skládky.

2. Položka neobsahuje:

- náklady spojené s naložením a manipulací s materiálem. \*\*)

3. Způsob měření:

- [měrná jednotka – nejčastěji Tuna] určující množství odpadu vytříděného v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění

**Poznámka:**

\*) U nebezpečných odpadů musí být v doplňujícím popisu položky uvedeno upřesnění nebezpečných vlastností v rozsahu a typu koncentrace nebezpečných látek.

\*\*) Text se uvede v případech, kdy náklady spojené s naložením a manipulací s materiálem jsou součástí položky dopravy nebo položky zahrnující činnost, která je zdrojem odpadu (např. výkopové práce)

**4.16.5 SO999.90.90 Likvidace odpadů včetně dopravy**

4.16.5.1 součástí objektu SO999.90.90 bude souhrn všech odpadů stavby, který bude zahrnovat veškerý odpad z celé stavby v roztřídění do kategorií s určením nebezpečných vlastností odpadů. Součet odpadů dle kategorií bude odpovídat součtu všech odpadů uvedených jednotlivých SO a PS,

4.16.5.2 zhotovitel v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby ocení celkové množství daného typu/kategorie odpadu, které je součástí Všeobecného objektu,

4.16.5.3 pro účely kontroly fakturace zůstávají položky odpadů s množstvím v jednotlivých SO a PS. Tyto položky nejsou zhotovitelem v rámci výběrového řízení na zhotovení stavby oceňovány,

4.16.5.4 v soupisu prací je SO999.90.90 je zařazen do členění objektů dle Manuálu pro strukturu dokumentace a popisové pole: R.90 SO999.90.90 - Likvidace odpadů

včetně dopravy, v kategorii monitoringu (Formulář SOPS, XDC) do členění: 9999 - Ostatní objekty a objekty přípravy staveniště.

#### 4.16.6 Souhrnný rozpočet

- 4.16.6.1 pro vykazování nákladů stavby (rozpočty jednotlivých SO/PS) zařazených do souhrnného rozpočtu budou odpady vykazované jako náklady, které jsou součástí těchto SO/PS,
- 4.16.6.2 pro stanovení předpokládané hodnoty veřejné zakázky se nebude vyčleňovat hodnota SO999.90.90 samostatně. Do předpokládané hodnoty veřejné zakázky jsou náklady za odpady započítané v rámci základních rozpočtových nákladů jednotlivých SO a PS.

### 4.17 Požadavky na průzkumy

- 4.17.1 Součástí zadávací dokumentace je Projekt IGP pro Část B (viz odst. 2.2.2.3 a 2.2.2.4), který obsahuje vlastní ZOV s požadavky na výluky a mechanizaci. Objednatel upozorňuje, že pro tyto průzkumy musí Zhotovitel nárokovat výluky dle podmínek uvedených v odst. 5.1.1. Mechanizaci si Zhotovitel zajistí vlastními prostředky (nelze počítat s pronájmem mechanizace od SŽ).
- 4.17.2 Součástí plnění této zakázky je projekt a projednání projektu předběžného inženýrsko-geologického průzkumu dle předpisu SŽ S4 pro **Část A**, jeho zhotovení a vyhodnocení.
- 4.17.3 Součástí plnění této zakázky je i zpracování a projednání projektů průzkumů pro navazující stupeň dokumentace. Jedná se zejména o projekt podrobného inženýrsko-geologického průzkumu dle předpisu SŽ S4, ale i o specifikaci stavebně-technických a jiných nutných průzkumů pro zpracování navazujícího stupně dokumentace.

## 5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

### 5.1 Všeobecně

- 5.1.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla (projektováním):
  - Výluky pro provedení inženýrsko-geologického průzkumu a dalších průzkumů v rámci zpracování DPS je nutné nárokovat dle pravidel pro plánování výlukové činnosti na tratích provozovaných SŽ, nejméně 4 měsíce před požadovaným termínem průzkumu, přednostně budou využívány výlukové časy sjednané pro činnost příslušného OŘ.
  - Počet výluk musí být nárokován v přiměřeném množství a s ohledem na omezení železničního provozu.
- 5.1.2 Zhotovitel bude přednostně situovat celou stavbu **Části A** na pozemcích ve správě SŽ, nelze-li toto splnit, pak na pozemcích v majetku ČD, a.s. Pokud stavba bude situována na pozemky ČD, bude přednostně respektována hranice UMVŽST (tzn. na pozemky, které budou převedeny do správy SŽ). Součástí dokumentace bude situace se zákresem SO a PS v katastrální mapě s barevným rozlišením pozemků ve správě SŽ, pozemků ČD určených k převodu do správy SŽ, pozemků ČD a ostatních pozemků. Umístění stavby na pozemcích jiných vlastníků je možné až po odsouhlasení SSZ SŽ na základě opodstatněného návrhu Zhotovitele ještě před použitím cizího pozemku.
- 5.1.3 Zhotovitel si ocení a zahrne do nabídky jako nedělitelnou součást i činnost při projednávání a prezentaci jak dílčích částí stavby, tak návrhu jako celku s účastníky řízení, městem Plzní, jejich zástupci a veřejností.
- 5.1.4 Odevzdání Dokumentace ke každému dílčímu termínu dle Smlouvy bude dle odstavce 3.4.1 VTP/DOKUMENTACE odevzdáno v listinné podobě v počtu 1 soupravy a v elektronické podobě na flash disku v počtu 2 ks, a to pro každou **Část A** i **Část B**.
- 5.1.5 Definitivní odevzdání Dokumentace (DPS/PDPS) v elektronické podobě bude předáno dle čl. 3.4.18 VTP/DOKUMENTACE na flash disku v počtu 4 ks (tj. 2ks pro každou Část A i B).

## 6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

6.1.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP, TP apod.) vše v platném znění obou Objednatelů. U Objednatelů č. 2 bude provádět Dílo zejména dle přílohy 7.1.9.

6.1.2 Technické požadavky na výrobky, zařízení a technologie pro ŽDC (dle směrnice SŽ SM008) jsou uvedeny na webových stránkách:

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

6.1.3 Objednatelé umožňují Zhotoviteli přístup ke svým vnitřním dokumentům a předpisům, typové dokumentaci a typovým řešením na webových stránkách:

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

a **ŘSD** na svém portálu (<https://pjpgk.rsd.cz>) **POLITIKA JAKOSTI POZEMNÍCH KOMUNIKÁČÍ** v sekci „Předpisy“, zejména Technické kvalitativní podmínky staveb (TKP), Technické podmínky (TP), Vzorové listy staveb pozemních komunikací (VL), Směrnice ŘSD. V podsekci „Předpisy / Metodické pokyny, směrnice a další technické předpisy“ <https://pjpgk.rsd.cz/metodicke-pokyny-smernice-a-dalsi-technicke-pre/> (zejm. Směrnice pro dokumentaci staveb PK). **Směrnice** jsou ke stažení na odkazu <https://www.rsd.cz/web/guest/technicke-dokumenty/smernice-a-pokyny-pro-vystavbu#zalozka-smernice-a-prikazy>.

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

**Správa železnic, státní organizace**

**Centrum techniky a diagnostiky**

**Odbor servisních služeb**

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

nebo e-mail: [typdok@spravazeleznic.cz](mailto:typdok@spravazeleznic.cz), tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782

Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

a

**Ředitelství silnic a dálnic s. p.**

**Generální ředitelství**

Čerčanská 2023/12

140 00 Praha 4 – Krč

tel.: +420 954 901 111, e-mail: [posta@rsd.cz](mailto:posta@rsd.cz)

## 7. PŘÍLOHY

7.1.1 Seznam položek schvalovacího souboru Trackside Approval

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

7.1.3 Manuál pro strukturu dokumentace a popisové pole, verze 05.1 (13. 8. 2024)

7.1.4 Rozdílový dokument DPS

7.1.5 Rozdílový dokument PDPS

7.1.6 Vzor „Tabulka pozemků a staveb dotčených stavbou“

- 7.1.7 Rozdělení nákladů pro stavbu: „Stavba seřadovacího nádraží Doubravka a I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné“ mezi SŽ a ŘSD.
- 7.1.8 Rozsah mapových podkladů od SŽG.
- 7.1.9 Požadavky Objednatele č. 2 na plnění Zhotovitele.