

**Příloha č. 3 k MHMP 428262/2020****Podrobný popis stavby****Seznam stavebních objektů****I. D1 – Pankrác – Nové Dvory****SOD 11 Stanice Pankrác (PN-D), včetně úpravy st. Pankrác C (PN)**

**SO 11-10 Demolice** - řeší demolice a demontáže stavebních konstrukcí a prvků, které jsou v kolizi s navrženými konstrukcemi a pracemi v rozsahu SOD 11 v prostoru záborů a ploch ZS a případně jejich novou instalaci.

**SO 11-12 Drobná architektura** - řeší rozmístění mobiliáře (košů, laviček apod.) v okolí stanice na povrchu.

**SO 11-13 Demontážní komora** - ražený rozšířený profil tunelu NRTM na rozhraní 1. a 3. etapy – slouží k přístupu do ražených tunelů 1. etapy a demontáži razicích štítů po 3. etapě.

**SO 11-14 Přístupová a VZT štola** - ražené NRTM tunely z prostoru šachty geologického průzkumu na staveništi PAD 1b do staničních tunelů včetně úseku štoly sloužící pro zavážení do měnirny a propojky do Demontážní komory.

**SO 11-15 Technologický tunel** - ražený úsek, zahrnující komunikační prostory, prostory měnirny a další technologické prostory, štolu propojovací z kabelového prostoru pod měnirnou do traťových tunelů, navazující štolu s přístupovou chodbou do stanice a technologickými místnostmi a krátkou štolu pro zaústění VZT vrtu (SO 11-19) do technologického bloku.

**SO 11-17 Sdružená šachta hlavního větrání a vstupu 22 kV** – pro výdech ze strojovny hlavního větrání je využita šachta realizovaná v rámci geologického průzkumu. Ta je situována v prostoru ohraničeném vozovkou v ulici 5. května a nájezdovou rampou na tuto vozovku na ploše ZS PAD1b. Šachta obsahuje samostatné vertikální prostory pro vedení inž. sítí a ocelové schodiště do úrovně terénu. Strop umožňuje založení kiosku hlavního větrání (SO 11-18). Demontovatelná část stropu o půdorysném rozměru 7x7 m je navržena jako vertikální trasa pro dopravu demontovaných částí štítu na povrch.

**SO 11-18 Povrchový kiosek hlavního větrání** - objekt vyústění šachty nad povrchem. Obsahuje konstrukci nadzemní části větracího objektu. Ocelová konstrukce opláštěná lehkým obvodovým pláštěm je založena na desce zastropení šachty (SO 11-17). Primární funkcí objektu je odvod vzduchu ze strojovny hlavního větrání.

**SO 11-19 VZT vrt** - objekt řeší vrt pro vyústění vzduchotechnického potrubí z prostoru stanice (DD4) na povrch, včetně povrchového zakončení VZT kioskem a podzemní hloubené trasy potrubí na místo trvalého záboru. Vrt slouží k odvětrání z WC. Vrt je situován pod vozovkou nad prostorem budoucí přestupní chodby Pošta. Od vlastního vrtu je navržena horizontální podzemní trasa do plochy středního pásu mezi vozovkami v ulici Na Strži, kde bude zakončena nadzemním výdechem max. výšky 0,75 m nad úrovní terénu.

**SO 11-20 Stanice Pankrác D** – ražená jednodlná stanice s bočními nástupišti, UPN, UN, UNN. Součástí objektu je přestupní chodba ve směru k eskalátorovému tunelu a vestibulu Pošta, (tyto objekty nejsou součástí tohoto projektu) a protlak pro kabelovou trasu z prostoru přestupní chodby Gemini. Na jižním konci nástupiště je příčný ražený komunikační tunel, na který navazují eskalátorové tunely pro přestup na trasu C a pro výstup do prostoru vestibulu Arkády. Na opačné straně příčného tunelu je připraven zmíněný tunel přestupní chodby do výhledově realizovatelného eskalátorového tunelu a podzemního vestibulu Pošta. Na opačném severním konci stanice je rovněž ražená příčná chodba, na kterou navazuje ražený eskalátorový tunel do předpřipraveného prostoru vybudovaného v rámci výstavby administrativní budovy (Gemini) v ulici Na Pankráci.

**SO 11-21 Vestibul Arkády** - nová konstrukce v hloubené jámě, napojení na stávající připravené konstrukce v OC Arkády Pankrác, UV, UPV. Řeší nosnou železobetonovou k-ci podzemního vestibulu, prováděného v otevřené jámě, včetně napojení na stávající k-ce vestibulu PN a vstupu do prostoru objektu Arkády. Projekt řeší rovněž stavební úpravy stávajícího prostoru pasáže mezi vestibulem stanice C a OC Arkády, který je napájen ze sítě PRE. Součástí objektu jsou rovněž statická a konstrukční opatření blízkého objektu Arkády Pankrác a odstranění kiosku směnárny a demolice

strojovny a štolý hlavního větrání PN a demolice, demontáže a úpravy v místě napojení na konstrukci Arkád.

**SO 11-22 Vestibul Gemini** – řeší objekt vestibulu Gemini s připravenými železobetonovými konstrukcemi vestavěnými do podzemní části administrativního objektu Gemini. Součástí je rovněž vestavba výstupu z vestibulu do stávajících prostor přízemí objektu Gemini.

**SO 11-23 Eskal. tunel a přestupní chodba - Arkády** – ražený eskalátorový tunel, UN + UNN. Řeší ražený úsek a vystrojení eskalátorového tunelu mezi přestupní chodbou v úrovni nad nástupištěm a úrovní vestibulu Arkády. Přestupní chodba Arkády - ražená přestupní štola propojuje eskal. Arkády a úroveň nad nástupištěm stanice.

**SO 11-24 Eskalátorové tunely a přestupní chodby Gemini** – objekt obsahuje řešení ražené části eskalátorového tunelu a přestupní chodby Gemini. Eskalátorový tunel je napojen na stávající krček hrubé konstrukce stávajícího zárodku vestibulu v objektu Gemini. Řeší ražený úsek a vystrojení eskalátorového tunelu mezi přestupní chodbou v úrovni nad nástupištěm a dilatační spáru mezi vestibulem a eskalátorovým tunelem. Přestupní chodba Gemini - ražená štola propojuje eskal. Gemini a úroveň nad nástupištěm stanice.

**SO 11-25 Eskalátorový tunel a přestupní chodba PN** - Ražená konstrukce ET zaústěná do nového hloubeného přestupního objektu SO 11-26 v místě upravených prostor stanice PN a traťových tunelů za stanicí. Na druhé straně navazuje na přestupní chodbu. Přestupní chodba PN - ražená štola propojující eskalátorový tunel do stanice PN a přestupní chodbu Arkády SO 11-23.

**SO 11-26 Úpravy stanice PN (a traťových tunelů za stanicí) pro napojení eskal. tunelu** - hloubená jáma s odkrytím části konstrukce PN a přilehlých traťových tunelů, nová konstrukce zaústění ET PN do stanice, konstrukce a opatření pro stabilizaci a sanaci odkrytých traťových tunelů a PNC. V rámci výstavby přestupních eskalátorů dochází ke kolizi se strojovnou a tranzitní nefekální jímkou PN. Strojovna a jímka bude přeložena do nové polohy včetně výměny čerpadel, nn přívodu, ASDŘ–T, slaboproudu a úpravy ZTI. Součástí je i provedení potřebných prostupů v železobetonových konstrukcích stávající stanice pro napojení na novou trasu přestupu.

**SO 11-27 Úpravy stanice a vestibulu PN** – v rámci výstavby vestibulu Arkády v hloubené jámě dochází ke kolizi se strojovnou a štolou hlavního větrání PN. Strojovna a štola VZT bude přeložena do nové polohy včetně výměny ventilátorů, tlumičů, nn přívodu, ASDŘ –T a slaboproudu. V rámci výstavby vestibulu Arkády dochází k propojení tohoto prostoru s úrovní vestibulu stanice PN (úroveň vestibulu), v prostoru výtahu obsluhujícího nástupiště stanice PN, služební úroveň UNN, úroveň vestibulu a úroveň terénu.

Pro navýšení kapacity a standardu pěších koridorů na nástupišti PN bude upraven a vyměněn výťah včetně rozvodů nn a ASDŘ-T, slaboproudu a dále budou vyměněna 4 ramena výstupních eskalátorů mez nástupištěm a vestibulem stanice PN včetně úprav a doplnění navazujících technologií a stavebních prací, dojde k výměně nebo doplnění informačního systému, výměně slaboproudu, bude zřízena nová odbavovací linka, nové zařízení ZZ staniční PA 135 a zařízení CBTC, nové zařízení ASŘD, dojde k úpravám NN a sdělovacího zařízení v souvislosti s novou technologií ZZ, dojde k výměně prosklené dělicí stěny vestibulu stanice, odstranění zábradlí mezi eskalátory, k novému řešení ochranné konstrukce obkladů sloupů apod. Dále dojde k úpravě stávajícího pracoviště dozorcího stanice na sdružené pracoviště stavědla a dozorcího, posunu hrany nástupiště směr do centra o 600 mm (včetně změny dispozice služ. WC a přesunu zařízení a rozvodů inž. sítí) a přesunu místnosti Požární zbrojnice namísto místnosti Úložiště (místnost pod eskalátory – UN).

**SO 11-28 Obratové koleje NS** - úsek tunelů s obratovou kolejí za stanicí ve směru centrum, dvoukolejný tunel. Obsahuje kompletní konstrukci dvoukolejného tunelu. Navazuje na stanici PND (SO 11-20) a demontážní komoru (SO 11-13). Na profil je příčně napojen tunel technologického bloku (SO 11-15) s přístupovou chodbou ze stanice, technologický tunel pro přívod oddělené sekce do kabelového prostoru pod MDT (SO 11-15) a tunel přístupové a VZT štolý. Profil je jednopodlažní, mezi kolejemi je umístěna obslužná lávka.

**SO 11-29 Obratové koleje OL** - úsek tunelů s obratovou kolejí za stanicí ve směru z centra, dvoukolejný tunel. Obsahuje kompletní konstrukci dvoukolejného tunelu. Navazuje na stanici PND (SO 11-20) a traťové tunely SOD 12.

**SO 11-30 Zajištění mostu v ulici 5. května** – soubor opatření pro statické zajištění, sanaci a monitoring stávajících mostních objektů ev. č. X-683.1+2 převádějících pražskou SJM přes ulici Hvězdova/Sdružení v Praze 4 a na mostě ev. č. X-618 tvořícího nájezdovou rampu z ul. Hvězdova na pražskou SJM ve směru z centra.

**SO 11-49 Informační systém** - řeší vnitřní informační systém stanice a informace o návazné dopravě.

**SO 11-90/11 Konstrukce pro provizorní vedení inž. sítí** - řeší vynesení provizorních vedení inž. sítí (přeložek teplovodu a kabelových sítí) v prostoru záborů stavby PAD 2.

**SO 11-90/31 Sadové úpravy** - jsou na oddíle 11 řešeny v rozsahu ploch zařízení staveniště, zejména v lokalitách ZS PAD1b, ZS PAD2 a ZS PAD 4.

**SO 11-90/41 Sanace nadzemních objektů** - řeší úpravy a opravy stavebních konstrukcí a objektů dotčených výstavbou metra.

**SO 11-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** - řeší dodatečné dopady a požadavky na okolní objekty a konstrukce.

### **SOD 12 Traťový úsek Pankrác - Olbrachtova (PN-D - OL)**

Stavební oddíl 12 začíná v km 42,294.222 levé koleje, končí v km 42,968.877 L.K. Oddíl má celkovou délku 674,655 m a zahrnuje konstrukce raženého dvoukolejného tunelu s rozpletem do odstavného tunelu, dvou ražených jednokolejných tunelů včetně vzduchotechnické propojky a rozpletu do kolejové spojky C-D, odstavného raženého tunelu pro stanici Pankrác, strojovny vzduchotechniky, vzduchotechnické šachty a šachty pro výstavbu traťových tunelů. Stavební objekty ražených tunelů jsou situovány do prostoru pod ulicí Na Strži s okolní městskou zástavbou v oblasti Pankráce.

Na stanici Olbrachtova navazují dva jednokolejné tunely. Pravý traťový tunel je zakončen rozpletem do spojky, ve kterém bude umístěna výhybka a kde dochází k odbočení koleje, přičemž průběžná kolej trasy plynule pokračuje.

Z druhé strany ze stanice Pankrác vychází nejprve dvoukolejný tunel o základní osové vzdálenosti kolejí 4,5 m s rozpletem do odstavu. Za tímto rozpletem dále pokračuje dvoukolejný tunel až k jednokolejným traťovým tunelům přibližně uprostřed traťového úseku. Rozplet do odstavu je úsek tunelu, ve kterém jsou průběžně vedeny dvě koleje, a z levé koleje ve směru staničení odbočuje další kolej do odstavného tunelu. Základní profil tunelu na začátku rozpletu je navržen pro osové vzdálenosti kolejí 4,5 + 2,85 m, dále se stupňovitě zvětšuje a končí profilem pro osové vzdálenosti kolejí 4,5 + 7,4 m. Od tohoto místa rozpletu, pokračuje dvoukolejný tunel směrem k jednokolejným tunelům (směr Olbrachtova) a připojuje se jednokolejný tunel odstavu o světlem  $\varnothing 5,8$  m. Dvoukolejný tunel má základní příčný profil pro osovou vzdálenost kolejí 5,0 m a v místech před jednokolejnými tunely se bude postupně zvětšovat až na osovou vzdálenost kolejí 7,1 m. Rozplet do odstavu u stanice Pankrác se bude razit dovrčně od stanice Pankrác.

Šachta pro výstavbu traťových tunelů leží v km cca 42,519.4 L.K., je situována na staveništi VO-OL a má kruhový tvar o světlem průměru 19,8 m. Po ukončené výstavbě metra se šachta zruší. Na staveništi VO-OL v km cca 42,610 L.K. je umístěna vzduchotechnická šachta o min. světlem profilu  $\varnothing 6,0$  m. Na VZT šachtu navazuje v podzemí strojovna vzduchotechniky s vzduchotechnickou propojkou do dvoukolejného tunelu. Na povrchu je nad VZT šachtou navržen větrací objekt. Z tohoto staveniště je navrženo hloubení této šachty a ražba strojovny VZT. Další nedílnou součástí traťového úseku je vzduchotechnická propojka mezi jednokolejnými tunely, která umožní snížení pístového účinku od jedoucího vlaku, možnou evakuaci osob a zásah záchranných jednotek.

Úsek začíná za stanicí Pankrác a končí na začátku stanice Olbrachtova. V celém tomto úseku jsou tunely umístěny v relativně velké hloubce. Ražení traťových tunelů se předpokládá pomocí metod NRTM, obě stanice jako ražené.

**SO 12-11 Šachta pro výstavbu traťových tunelů** - je umístěna nad dvoukolejným tunelem v km 42,522.5 l.k. na staveništi VO-OL a bude využívána pro ražbu traťových tunelů, případně pro zavážení technologie po ukončených ražbách. Šachta má kruhový tvar o světlem průměru 19,8 m.

**SO 12-20 Ražený dvoukolejný tunel a rozplet do odstavu** - jedná se o ražený úsek tunelu rozpletu do odstavu (3 koleje) u jednolodní stanice Pankrác a navazující dvoukolejný tunel od rozpletu až do místa přechodu na levý a pravý jednokolejný tunel. Všechny průřezy tunelu mají tvar oválu, jehož rozměry respektují průjezdné průřezy metra a jsou odstupňovány podle osových vzdáleností kolejí.

**SO 12-21 Levý ražený jednokolejný tunel** - levý ražený jednokolejný tunel je veden od raženého dvoulodní stanice Olbrachtova až do místa napojení na dvoukolejný tunel zhruba uprostřed traťového úseku.

**SO 12-22 Pravý ražený jednokolejný tunel a rozplet do spojky** - pravý ražený jednokolejný tunel je veden od ražené dvoulodní stanice Olbrachtova až do místa napojení na rozplet pro kolejové odbočení do kolejové spojky na trasu metra C. Součástí tohoto objektu je také rozplet do spojky C-D (2 koleje) na konci jednokolejného tunelu. Příčné průřezy tunelu v rozpletu mají tvar oválu, jehož rozměry jsou odstupňovány podle osových vzdáleností kolejí.

**SO 12-23 Odstavný ražený jednokolejný tunel** - odstavný ražený jednokolejný tunel je veden od rozpletu dvoukolejného tunelu u stanice Pankrác až ke strojovně VZT.

**SO 12-25 Vzduchotechnická propojka** - mezi levým a pravým jednokolejným tunelem je navržena jedna vzduchotechnická propojka, která současně slouží pro možnou evakuaci osob a zásah záchranných jednotek.

**SO 12-27, 28 Šachta VZT, strojovna VZT** - v těchto objektech je řešena hloubená šachta umístěná v km cca 42,615 L.K.. a ražená strojovna vzduchotechniky, navazující na odstavný tunel a zaústěná do dvoukolejného tunelu ve staničení km cca 42,570 levé koleje.

**SO 12-29 Větrací objekt** – řeší povrchový vzduchotechnický objekt nad větrací šachtou hlavního větrání metra.

**SO 12-90/31 Sadové úpravy** – řešeny v rozsahu ploch zařízení staveniště. Drobnější úpravy jsou navrženy i na dalších dotčených plochách

**SO 12-90/41 Sanace nadzemních objektů** – řeší ztužení nadzemního objektu č.1148/28 a sanace konstrukcí povrchových objektů, které byly dotčeny stavbou metra po ukončení ražeb.

**SO 12-90/51 Protihluková opatření** – tento SO řeší individuální protihluková opatření v bytových domech jako ochranu před hlukem ze stavební činnosti. Principem je výměna stávajících výplní otvorů (oken, balkonových dveří resp. vstupních dveří) v případě, že měření jejich vzduchové neprůzvučnosti neprokáže alespoň minimální požadovanou hodnotu vzduchové neprůzvučnosti  $R_w$ .

**SO 12-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** – řeší dodatečné dopady a požadavky na okolní objekty a konstrukce.

### **SOD 13 Stanice Olbrachtova (OL)**

**SO 13-10 Demolice** - řeší odstranění povrchového objektu přístřešku zastávky BUS v ulici Na Strži a odstranění podzemní železobetonové konstrukce teplovodu v místě severní pažící pilotové stěny stavební jámy jižního vestibulu.

**SO 13-11 Přístřešky MHD** - řeší provedení přístřešků na autobusových zastávkách. V ulici Antala Staška na zastávce „Ryšánka“ se instaluje nový dvojpřístřešek délky 8 m. V ulici Na Strži na zastávce „Na Strži“ je navržen přístřešek délky 4 m. Oba přístřešky budou osazeny do zálivu v chodníku.

**SO 13-12 Úpravy horkovodní šachty** - z důvodu kolize s nově navrhovaným vestibulem stanice Olbrachtova je nutno upravit stávající horkovodní šachtu. Stávající žlb. schodiště do šachty bude zrušeno a bude zřízen nový zavážecí otvor (poklop) v jihozápadním rohu šachty.

**SO 13-13 Šachta pro výstavbu stanice** - pro výstavbu stanice je navržena nad severní propojkou stanice šachta pro výstavbu stanice, která bude mít pouze dočasnou funkci při výstavbě.

**SO 13-14 Zajištění povrchové zástavby** – řeší zajištění základových konstrukcí budov v prostoru nad raženou stanicí.

**SO 13-20 Stanice Olbrachtova** -stanice Olbrachtova (střed stanice km 43,137981) je navržena jako ražená dvoulodní stanice, s temenem kolejnice (dále jen TK) v hloubce cca 30,6m pod terénem (TK ve středu stanice 237,991, sklon ve stanici je 0,3%).

Staniční tunely budou propojeny třemi propojkami, na obou koncích nástupiště stanice (severním a jižním) a ve středu. Z jižní propojky je umožněn nástup na eskalátorový výstup do jižního vestibulu, z mohutné severní propojky pak na eskalátorový výstup doplněný šikmým výtahem (bezbariérový přístup do stanice) do severního vestibulu. Z této severní propojky, do které ústí shora šachta pro výstavbu stanice, budou raženy jak staniční tunely, tak traťové tunely za stanicí, a přístupová štola do technologického tunelu, která bude posléze zrušena a přeražena eskalátorovým tunelem. Technologický tunel (TGT) je navržen ve středním traktu za vlastní stanicí, jeho délka je 88,525 m. Každý z bočních tunelů podél TGT je pak propojen s TGT dvěma propojkami a pravý boční tunel je s TGT ještě navíc propojen jednou vzduchotechnickou propojkou. Pravý boční tunel má až k první propojce s TGT rozšířený profil, aby mohl sloužit jako komunikační cesta mezi TGT a prostorem nástupiště.

**SO 13-21 Vestibul jih** - objekt Vestibul jih je situován v ulici Na Strži u křížení s ulicí Antala Staška. Jedná se o podpovrchovou železobetonovou konstrukci s výstupy na terén pomocí pevných schodišť, dvojice eskalátorů a výtahu. Navazuje na objekt jižního eskalátorového tunelu.

**SO 13-22 Vestibul sever** - objekt Vestibul sever je situován v parku mezi ulicí Na Strži a panelovým domem v ulici Kovařovicova. Jedná se o železobetonovou s jedním podzemním podlažím, pod kterým je ještě umístěn kabelový kanál procházející z eskalátorového tunelu, a jedním nadzemním podlažím. Navazuje na objekt severního eskalátorového tunelu, ze kterého do severního vestibulu ústí trojice eskalátorů a šikmý výtah.

**SO 13-23 Eskalátorový tunel jižní** - eskalátorový tunel jižní – řeší objekt raženého eskalátorového tunelu, který ústí do jižního podzemního vestibulu.

**SO 13-24 Eskalátorový tunel severní** – řeší objekt raženého eskalátorového tunelu, který ústí do severního vestibulu.

**SO 13-28 Drobná architektura** - řeší rozmístění mobiliáře ve stanici a okolí. Popisuje informační totemy a bránu nad vstupy do metra na terénu. V této části dokumentace je dále řešen přesun památníků válečných hrdinů v ulici Antala Staška.

**SO 13-49 Informační systém** - řeší vnitřní informační systém stanice a informace o návazné dopravě.

**SO 13-90/11 Konstrukce pro provizorní vedení inženýrských sítí** – řeší převedení provizorních přeložek inženýrských sítí v oblasti jižního vestibulu.

**SO 13-90/31 Sadové úpravy** – řešeny v rozsahu ploch zařízení staveniště.

**SO 13-90/41 Sanace nadzemních objektů** - řeší úpravy a opravy stavebních konstrukcí a objektů dotčených výstavbou metra.

**SO 13-90/51 Protihluková opatření** – tento SO řeší individuální protihluková opatření v bytových domech jako ochranu před hlukem ze stavební činnosti. Principem je výměna stávajících výplní otvorů (oken, balkonových dveří resp. vstupních dveří) v případě, že měření jejich vzduchové neprůzvučnosti neprokáže alespoň minimální požadovanou hodnotu vzduchové neprůzvučnosti  $R_w$ .

**SO 13-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** - řeší dodatečné dopady a požadavky na okolní objekty a konstrukce.

**SO 13-99 Jednotná vybavenost** - tato část projektu popisuje vybavenost sloužící cestujícím. Jedná se o veřejné WC v jižním a severním vestibulu, dále o obchodní plochy v jižním vestibulu.

### **SOD 14 Traťový úsek Olbrachtova – Nádraží Krč (OL-NZ)**

Stavební oddíl 14 začíná v km 43,189 925 a končí v km 43,933 628 levé koleje. Oddíl má celkovou délku 743,703m a zahrnuje konstrukce dvou ražených jednokolejných tunelů, VZT propojek a hloubeného dvoukolejného tunelu mezi stanicemi Olbrachtova a Nádraží Krč.

Traťové tunely budou v první části úseku navazujícího na stanici Olbrachtova provedeny jako ražené, od km 43,832 127 do stanice Nádraží Krč jako hloubené. Hloubený tunel bude budován po etapách s ohledem na zachování provozu v křižovatce ulic Branická x Na Strži x V Podzámčí. Ražba jednokolejných tunelů bude probíhat od portálu stavební jámy hloubeného tunelu technologií NRTM. Součástí traťového úseku jsou vzduchotechnické propojky mezi jednokolejnými tunely, které umožní snížení pístového účinku od jedoucího vlaku, možnou evakuaci osob a zásah záchranných jednotek. Propojky jsou ve vzdálenostech do 200 m a mají navržený minimální světlý profil 15,5 m<sup>2</sup>.

**SO 14-10 Demolice** - řeší demolice objektů a konstrukcí v zájmovém území stavby včetně demolice pro přípravu zařízení stavenišť NAK 6 a NAK 7.

**SO 14-21 Levý ražený jednokolejný tunel** - jednokolejný tunel je kruhový o světlém průřezu  $\varnothing$  5,3 m z monolitického železobetonového ostění. Navržený příčný profil tunelu vyhovuje pro instalaci kolejového svršku s dvouvrstvým i třívrstvým antivibračním zařízením. V tunelu jsou také navrženy evakuační lávky, které jsou zaústěny do vzduchotechnických propojek. Součástí projektu tunelu je také zajištění základové konstrukce povrchového objektu Rezidence Rozhledna.

**SO 14-22 Pravý ražený jednokolejný tunel** - jednokolejný tunel je kruhový o světlém průřezu  $\varnothing$  5,3 m z monolitického železobetonového ostění. Navržený příčný profil tunelu vyhovuje pro instalaci kolejového svršku s dvouvrstvým i třívrstvým antivibračním zařízením. V tunelu jsou také navrženy evakuační lávky, které jsou zaústěny do vzduchotechnických propojek. Součástí projektu tunelu je také zajištění základové konstrukce povrchového objektu Rezidence Rozhledna.

**SO 14-23 Vzduchotechnické propojky mezi traťovými tunely** - pro snížení pístového účinku od jedoucího vlaku jsou mezi levým a pravým jednokolejným tunelem navrženy 3 vzduchotechnické propojky, vzdálené od sebe max. 200 m. Propojky současně slouží pro možnou evakuaci osob a zásah záchranných jednotek.

**SO 14-24 Hloubený dvoukolejný tunel** - hloubený tunel je navržen jako staticky neurčitá rámová konstrukce z monolitického železobetonu s proměnnou šířkou vyplývající z vedení traťových kolejí. Tunel je v části navazující na stanici Nádraží Krč jednolodní, v části pod ulicí Branická až k portálu ražené části je navržen jako dvoulodní se středním pilířem. Volná šířka tunelu se pohybuje v rozmezí 9,95 - 12,80 m. Navržený příčný profil tunelu vyhovuje pro instalaci kolejového svršku s dvouvrstevným i třívrstevným antivibračním zařízením.

**SO 14-90/11 Konstrukce pro provizorní vedení inž. sítí** - řeší provizorní konstrukce a práce prováděné pro zajištění provizorního převedení inženýrských sítí dotčených stavbou.

**SO 14-90/22 Obnova území po ZS** - objekt řeší rekultivaci území po zařízení staveniště NAK 6 a 7.

**SO 14-90/31 Sadové úpravy** – řešeny v rozsahu ploch zařízení staveniště.

**SO 14-90/41 Sanace nadzemních objektů** – řeší sanace konstrukcí, které byly dotčeny stavbou.

**SO 14-90/51 Protihluková opatření** – řeší umístění provizorní protihlukové stěny k zástavbě v ulici Dolnokrčská.

**SO 14-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** – řeší dodatečné dopady a požadavky na okolní objekty a konstrukce.

### **SOD 15 Stanice Nádraží Krč (NZ)**

**SO 15-10 Demolice** – řeší odstranění povrchových a podpovrchových objektů a prvků. Jedná se o demolici stávajícího bunkru civilní obrany v suterénu budovy SŽDC a jeho větracího zařízení vyúsťujícího na povrch v místě předzahrádky budovy SŽDC. Dále řeší demolici budovy SŽDC. Dále to je demontáž tří stávajících reklamních ploch. V místě budoucího mostu stanice vedle rybníku se nachází stávající areál, který bude v celém rozsahu zdemolován. V místě budovy severního vestibulu stanice u Jižní spojky bude odstraněna část protihlukové zdi.

**SO 15-11 Přístřešky MHD** – objekt řeší demolici stávajícího autobusového přístřešku MHD na zastávce „Nádraží Krč“ v ulici Sulická a výstavbu přístřešku nového.

**SO 15-16 Podchycení stávající opěrné zdi podél koleji** – řeší stávající opěrnou zeď zajišťující těleso železniční dráhy za budovou SŽDC.

**SO 15-20 Stanice Nádraží Krč** – objekt řeší výstavbu dvojkolejného mostu a hloubených částí mezi mostem a severním a jižním výstupem, po kterých se převádí trať i nástupiště mezi severní a jižní částí stanice Nádraží Krč. V podélném směru se jedná o jeden dilatační celek délky 63,100m. Stanice je navržena jako hloubená a částečně povrchová s bočními nástupišti šířky 4,1 m a délky 100,0 m, za kterého vedou vertikální komunikace na obou koncích jak do sdruženého objektu jižního vestibulu (SOD 61), tak i do severního vestibulu. Jižní výstup se nachází pod komunikací Před Nádražím. Má dvě podzemní podlaží. Vertikální cestu ze stanice do úrovně jižního vestibulu (SOD 61) zajišťují schodiště, eskalátory a výtahy. Severní vestibul – objekt řeší výstavbu severního vestibulu stanice, který se nachází severně od Jižní spojky. Má jedno nadzemní podlaží a dvě podzemní podlaží. Severní vestibul je navržen jako nadzemní. Vertikální cestu ze stanice zajišťují schodiště a výtahy.

**SO 15-21 Severní vestibul** – objekt řeší výstavbu severního vestibulu stanice, který se nachází severně od Jižní spojky. Má jedno nadzemní podlaží a dvě podzemní podlaží.

**SO 15-22 Jižní výstup** – objekt řeší výstavbu jižního výstupu stanice, který se nachází jižně od rybníku „V Podzámčí“ před stávající železniční stanicí Nádraží Krč. Jižní výstup stanice metra je koncipován tak, že je propojen s jižním vestibulem náležícím k SOD 61, který je dále provozně propojen s novou výpravní budovou železniční stanice Nádraží Krč. Má dvě podzemní podlaží.

**SO 15-26 Nové opěrné zdi** – objekt řeší výstavbu nových opěrných zdí.

**SO 15-28 Drobná architektura** – řeší rozmístění mobiliáře (košů, laviček apod.) v okolí stanice.

**SO 15-49 Informační systém** - řeší vnitřní informační systém stanice a informace o návazné dopravě.

**SO 15-90/11 Konstrukce pro provizorní vedení inž. sítí** – v místě nové hloubené štolky v ulici Sulická budou dvě provizorní ocelové konstrukce pro převedení kabelů přes výkop.

**SO 15-90/31 Sadové úpravy** – řešeny v rozsahu ploch zařízení staveniště.

**SO 15-90/41 Sanace nadzemních objektů** – řeší úpravy a opravy stavebních konstrukcí a objektů dotčených výstavbou metra.

**SO 15-90/51 Protihluková opatření** – řeší zajištění požadavků hygienických norem u pobytových místností objektů dotčených hlukem při realizaci stavby.

**SO 15-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** - řeší dodatečné dopady a požadavky na okolní objekty a konstrukce.

**SO 15-99 Jednotná vybavenost** - tato část projektu popisuje vybavenost sloužící cestujícím. Jedná se o veřejné WC, dále o obchodní plochy.

### **SOD 16 Traťový úsek Nádraží Krč – Nemocnice Krč (NZ - NK)**

Stavební oddíl 16 začíná v km 44,157.353 a končí v km 44,916.460 levé koleje. Oddíl má celkovou délku 759,107 m a zahrnuje konstrukce dvou ražených jednokolejných tunelů mezi stanicemi Nádraží Krč a Nemocnice Krč. Součástí traťového úseku jsou vzduchotechnické propojky, které umožní snížení pístového účinku od jedoucího vlaku, možnou evakuaci osob a zásah záchranných jednotek. Součástí traťového úseku je i základní nefekální jímka, která svádí vody z mytí tunelů nebo havárie v prostoru traťových tunelů metra.

**SO 16-10 Demolice** – odstranění stávajících drobných objektů v prostoru zařízení staveniště za kolejistištěm nádraží ČD.

**SO 16-21 Levý ražený jednokolejný tunel** - levý ražený jednokolejný tunel řeší vedení trasy traťovým jednokolejným tunelem. Traťový tunel je situován pod kolejistištěm nádraží Praha Krč a dále pod zastavěným územím s místními komunikacemi.

**SO 16-22 Pravý ražený jednokolejný tunel** - Pravý ražený jednokolejný tunel řeší vedení trasy traťovým jednokolejným tunelem. Traťový tunel je situován pod nádražím ČD a dále pod zastavěným územím s místními komunikacemi.

**SO 16-25 Vzduchotechnické propojky mezi trať. tunely** - pro snížení pístového účinku od jedoucího vlaku jsou mezi tunely navrženy vzduchotechnické propojky ve vzdálenostech od cca 180 až do max. 220 m. Propojky současně slouží pro možnou evakuaci osob a zásah záchranných jednotek.

**SO 16-26 Základní nefekální jímka** - základní nefekální jímka je navržena v nejnižším místě levého traťového tunelu SOD 16 v km cca 44,333 l.k.

**SO 16-27 Vrt pro výtlačná potrubí** - Vrt pro výtlačná potrubí řeší uložení dvou výtlačných potrubí ze základní nefekální jímky ve vrtu do ukliďovací šachty pod povrchem.

**SO 16-90/41 Sanace nadzemních objektů** – řeší sanace konstrukcí, které byly dotčeny stavbou metra.

**SO 16-90/51 Protihluková opatření** – řeší zvýšení hlukové neprůzvučnosti u vybraných konstrukcí (objektů).

**SO 16-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** – řeší dodatečné dopady a požadavky.

### **SOD 17 Stanice Nemocnice Krč (NK)**

**SO 17-10 Demolice** - řeší odstranění povrchových objektů a prvků.

**SO 17-11 Přístřešky MHD** - přístřešky na autobusových zastávkách jsou typové.

**SO 17-12 Mostní provizoria** - k převedení silniční dopavy přes otevřenou jámu bude zapotřebí zřízení mostních provizorií.

**SO 17-20 Stanice Nemocnice Krč** - začátek oddílu je v km 44,916.460 v levé koleji a konec v km 45,124.172, tj. délka oddílu 17 je tedy 207,712 m. Stanice Nemocnice Krč (střed stanice je v km 45,011.541) je navržena jako hloubená s ostrovním nástupištěm šířky 11,0m a délky 100,0m, s temenem kolejnice (TK) v hloubce cca 17,5 m pod terénem. Stanici tvoří tři části: vlastní stanice, vestibul jih a výstup sever. Technologický blok stanice je umístěn za nástupištěm směrem ke stanici Nové Dvory. Strojovna hlavního větrání je umístěna v odlehčovacím prostoru nad nástupištěm s větracím objektem vyústěným do budoucího náměstí u vestibulu sever. Stanice je navržena jako hloubená s ostrovním nástupištěm šířky 11,0 m a délky 100,0 m, za kterého vedou vertikální komunikace na obou koncích jak do jižního vestibulu, tak i do severního výstupu. Nadloží stanice je využito pro umístění technologického zázemí. Severní výstup je navržen jako zahloubený na úroveň

pasáže budoucí developerské výstavby. Vertikální cestu ze stanice zajišťuje kombinace trojice eskalátorů a výtahu. Jižní vestibul se nachází za ulicí Zálesí. Vertikální cestu ze stanice zajišťuje kombinace trojice eskalátorů a šikmého výtahu. Vestibul je navržen jako povrchový s technologickým zázemím v suterénu pod ním.

**SO 17-21 Jižní vestibul** - řeší ocelové nadzemní části vestibulu.

**SO 17-24 Úprava interiéru podchodu pod ul. Vídeňská** - jedná se o úpravy interiéru a zejména portálů stávajícího podchodu.

**SO 17-25 Objekt zázemí BUS** - objekt bude sloužit jako sociální zázemí pro řidiče autobusů MHD. Bude použit typový prefabrikovaný ŽB domek. Půdorysný rozměr objektu je cca 3 x 6 m, výška objektu nad terénem cca 4 m, střecha bude plochá.

**SO 17-27 Kabelovod O2** - náplní objektu je zrušení stávajícího kabelovou v místě stavební jámy a jeho nahrazení novým ve stávající stopě.

**SO 17-28 Drobná architektura** - následující prvky drobné architektury jsou rozmístěny v nejbližším okolí stanice.

**SO 17-29 Opěrné zidky** - k vyrovnání rozdílných výškových úrovní je použito opěrných zídek.

**SO 17-49 Informační systém** - informační systém stanice řeší informace o návazné dopravě v okolí stanice.

**SO 17-90/11 Konstrukce pro provizorní vedení inž. sítí** - řeší potřebu vynesení provizorních vedení inž. sítí přes stavební jámu a prostorem stavebních prací v záboru stavby.

**SO 17-90/31 Sadové úpravy** – řešeny v rozsahu ploch zařízení staveniště.

**SO 17-90/41 Sanace nadzemních objektů** - řeší úpravy, sanace a opravy stavebních konstrukcí monitorovaných podél stanice z hlediska možných poruch v důsledku poklesů od ražeb podzemních objektů a objektů dotčených výstavbou metra nebo činnostmi s výstavbou související.

**SO 17-90/51 Protihluková opatření** - řeší zajištění požadavků hygienických norem u pobytových místností objektů dotčených hlukem při realizaci stavby, zejména povrchových objektů a konstrukcí.

**SO 17-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inženýrských sítí** - řeší dodatečné dopady a požadavky na okolní objekty a konstrukce.

### **SOD 18 Traťový úsek Nemocnice Krč – Nové Dvory (NK-ND)**

Stavební oddíl 18 začíná v km 45,124.172 a končí v km 46,120.053 levé koleje. Oddíl má celkovou délku 995,881 m a zahrnuje konstrukce dvou ražených jednokolejných tunelů mezi stanicemi Nemocnice Krč a Nové Dvory. Součástí traťového úseku jsou vzduchotechnické propojky, které umožní snížení pístového účinku od jedoucího vlaku, možnou evakuaci osob a zásah záchranných jednotek.

**SO 18-21 Levý ražený jednokolejný tunel** - levý ražený jednokolejný tunel řeší vedení trasy traťovým jednokolejným tunelem. Traťový tunel je situován pod zastavěným územím s místními komunikacemi.

**SO 18-22 Pravý ražený jednokolejný tunel** - pravý ražený jednokolejný tunel řeší vedení trasy traťovým jednokolejným tunelem. Traťový tunel je situován pod zastavěným územím s místními komunikacemi.

**SO 18-25 Vzduchotechnické propojky mezi trať. tunely** - pro snížení pístového účinku od jedoucího vlaku jsou mezi tunely navrženy vzduchotechnické propojky ve vzdálenostech cca 210 - 215m. Propojky současně slouží pro možnou evakuaci osob a zásah záchranných jednotek.

**SO 18-90/41 Sanace nadzemních objektů** – řeší sanace konstrukcí, které byly dotčeny stavbou metra.

**SO 18-90/51 Protihluková opatření** – řeší zvýšení hlukové neprůzvučnosti u vybraných konstrukcí (objektů).

**SO 18-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** – řeší dodatečné dopady a požadavky na okolní objekty a konstrukce.

### **SOD 19 Stanice Nové Dvory (ND)**



**SO 19-10 Přístřešky MHD** - stávající přístřešky budou nahrazeny novými typovými.

**SO 19-12 Větrací šachta odstavných kolejí** - větrací šachta navazuje na tunel odstavné koleje. Šachta spojující odstavné koleje a hloubenou část, v které je umístěna strojovna hlavního větrání a podružný rozvaděč požární. Ražená část je vnitřního průměru 1,75m, výšky cca 36,3m. Hloubená část je obdélníkového profilu vnitřních rozměrů 30,0x4,5m, v rozšířené části 6,5x7,9m. Na hloubenou část navazuje větrací objekt na povrchu, vystrojený lezným oddělením.

**SO 19-13 Ražená základní nefekální jímka** - objekt jímky je umístěn v nejnižším bodě trasy.

**SO 19-14 Vrt pro výtlačné potrubí** - Vrt pro výtlačné potrubí tvoří spojnicí mezi štolou z nefekální jímky k vrtu a uklidňující jímkou na povrchu.

**SO 19-15 Drobná architektura** - řeší rozmístění mobiliáře ve stanici a okolí.

**SO 19-16 Větrací a přístupový tunel pro výstavbu stanice** - pro výstavbu stanice je navržen přístupový tunel.

**SO 19-17 Větrací šachta stanice** - objekt řeší hloubení, zajištění a definitivní ostění šachty včetně vybavení pro sestup do šachty. Vzduchotechnická šachta bude min. světlého profilu 6,0 m. Na VZT šachtu navazuje v podzemí strojovna vzduchotechniky Na povrchu je nad VZT šachtou navržen větrací objekt.

**SO 19-18 Větrací objekty** - objekt řeší hloubenou strojovnu HV včetně větrací šachty ústící na povrchu.

**SO 19-19 Výhybna stanice**-výhybna stanice navazuje na raženou kavernu stanice, tvarově je to zvětšená jednolodní stanice do šířky 30 m tak, aby zde mohly být umístěny výhybky a mohly zde odbočovat koleje budoucí připojující se trasy.

**SO 19-20 Stanice Nové Dvory** - stanice Nové Dvory je řešena jako ražená jednolodní. Nástupiště je ostrovní šířky 12,06 m (osová vzdálenost kolejí 15 m). TK středu stanice je v hloubce cca 33,2m pod Libušskou ulicí. Stanice má čtyři výškové úrovně. V úrovni pod nástupištěm jsou umístěny služební místnosti a technické prostory metra, kabelové kanály a obslužné chodby a kabelový prostor pod MDT. V úrovni nástupiště je kolejiště, vlastní nástupiště a vertikální komunikace. V technologické části této úrovně pak jsou především prostory MDT a technické prostory metra. V úrovni nad nástupištěm 1 je kabelový prostor a komunikace, v úrovni nad nástupištěm 2 jsou zbylé prostory MDT a další služební prostory včetně komunikací.

Ze severního konce nástupiště stanice je přímo veden eskalátorový tunel s trojicí eskalátorů do úrovně terénu nadzemního severního vestibulu elipsoidního půdorysu, situovaného v místě stávajícího parkoviště u pěší komunikace. Z jižního konce nástupiště je také veden eskalátorový tunel s trojicí eskalátorů přímo do úrovně terénu nadzemního jižního vestibulu lichoběžníkového půdorysu, umístěného příčně nad kolejištěm u stávající pošty. Přímé bezbariérové spojení s terénem a zároveň s navazující dopravou MHD je dvojicí bezbariérových výtahů, umístěných na ose nástupiště v přibližně třetině jeho délky směrem od jeho jižního konce, umístěnou ve svislé šachtě, vedoucí do nadzemního výtahového vestibulu elipsoidního půdorysu, umístěného v zeleném pásu na místě stávající silniční smyčky z ulice Libušská. Přístup do severního vestibulu je směrem od pěší komunikace, do jižního vestibulu je vstup orientován jižně ve směru uvažované budoucí zástavby, směrem k P+R a směrem k prostoru mezi ulicí Durychovou a poštou. Vstup do výtahového vestibulu je orientován k chodníku u ulice Libušská. Ke stanici patří na jižní konec navazující zvětšující se profil stanice pro umístění výhybek budoucího větvení trasy. Z něho vycházejí dva jednokolejné traťové tunely a tunel odstavné koleje; dále jsou zde zárodky tunelů budoucího možného odbočení trasy.

**SO 19-21 Tunely větvení tras** - objekt řeší prostor rozšiřující se z důvodu budoucího odbočení trasy v obou kolejích. Z dvoukolejných ražených tunelů každé koleje povedou v budoucnu dva jednokolejné tunely. Předmětem této stavby je ale jen jeden traťový tunel TBM, který do zvětšeného (dvoukolejného) tunelu ústí na každé koleji. Objekt přímo navazuje na výhybnu stanice (na konec rozšířené jednolodní stanice). V těsné blízkosti (mezi) dvoukolejnými tunely větvení je tunel odstavné koleje.

**SO 19-22 Staniční jednokolejné tunely** - objekt řeší staniční jednokolejné tunely od kaverny jednolodní stanice k rozhraní s úsekem SOD 21. Oba jednokolejné tunely jsou kruhové o světlém průřezu 5,3 m.

**SO 19-23 Tunel odstavných kolejí** - objekt řeší prostor jednoho paralelního tunelu odstavné (3.) koleje za stanicí (dle staničení), raženého mezi traťovými jednokolejnými tunely. Průřez tunelu má tvar oválu, jehož rozměry respektují průjezdné průřezy metra.

**SO 19-24 Výtahová šachta** - výtahový vestibul má oválný půdorys o hlavních rozměrech 12,8 m a 10,6 m s jedním nadzemním (ÚV) a dvěma podzemními (ÚPV1 a ÚPV2) podlažimi. Světlá výška vestibulu je 3,75 m. Ve veřejné části se nachází odbavovací linka, dvojice výtahů, schodiště do úrovně pod vestibulem, kde se nacházejí technické prostory, a kabelové šachty. Ve vestibulech jsou umístěny jízdenkové automaty a informační panely.

**SO 19-25 Tunel přístupové chodby střed** – přístupová a VZT štola.

**SO 19-26 Eskalátorový tunel jižní** - eskalátorový tunel je ražený tunel vnitřního kruhového průřezu Ø 7,5m (výrub D=8,6m) propojující nástupiště s jižním vestibulem.

**SO 19-27 Eskalátorový tunel severní** - eskalátorový tunel je ražený tunel vnitřního kruhového průřezu Ø 7,5m (výrub D=8,6m) propojující nástupiště se severním vestibulem.

**SO 19-29 Vestibul jih** - je lichoběžníkového půdorysu o rozměrech 21,150x15,616(12,040)m s jedním nadzemním (ÚV) a jedním podzemním (ÚPV) podlažím. Světlá výška vestibulu je 4,70 m. Ve veřejné části vestibulu se nachází prostory pro informátora s odděleným služebním WC, místnost pro odpadky, eskalátory, turnikety, jízdenkové automaty a informační panely, v úrovni pod vestibulem se nachází technické prostory.

**SO 19-30 Vestibul sever** - severní vestibul je oválného půdorysu o osách 28x20 m s jedním nadzemním podlažím (ÚV) a dvěma podzemními podlažimi (ÚPV1 a ÚPV2). Světlá výška vestibulu je 4,7 m. Vestibul obsahuje místnost informátora se zázemím, sklad odpadků, dojezd trojice eskalátorů, vstupní a výstupní turnikety, bezbariérový výtah do úrovně pod vestibulem 1, kde jsou umístěny veřejné WC, zvenku přístupnou úschovnu kol a zvenku přístupný bankomat.

**SO 19-49 Informační systém** - řeší vnitřní informační systém stanice a informace o návazné dopravě.

**SO 19-90/11 Konstrukce pro provizorní vedení inženýrských sítí** – řeší převedení provizorních přeložek inženýrských sítí v místě jámy u přístupových štol.

**SO 19-90/31 Sadové úpravy** - řeší sadové úpravy nad stanicí a v okolí vestibulů.

**SO 19-90/41 Sanace nadzemních objektů** - řeší úpravy a opravy stavebních konstrukcí a objektů dotčených výstavbou metra.

**SO 19-90/51 Protihluková opatření** – tento SO řeší individuální protihluková opatření v bytových domech jako ochranu před hlukem ze stavební činnosti.

**SO 19-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** - řeší dodatečné dopady a požadavky na prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí.

**SO 19-99 Jednotná vybavenost** - tato část projektu popisuje vybavenost sloužící cestujícím. Jedná se o veřejné WC ve vestibulu, dále o obchodní plochy.

## **SOD 51 Společné objekty trasy I. D1**

**SO 51-21 Kolejový svršek** - vlastní kolejový svršek (dále KS) bude rozdělen do dvou základních skupin: 1.bez antivibrace a 2.s antivibrací.

Dvouvrstvé antivibrační opatření (guma pod patou kolejnice a pod podkladnicí – upevnění na podkladní desce) bude tvořeno betonovými podkolejnicovými deskami ohraničenými podélnou pracovní spárou souběžnou s osou koleje ve vzdálenosti 1300mm. Součástí KS jsou i výplňové betony nad počvou tunelu a rovněž odstupová rampa. Ve výhybkovém objektu jsou to bloky ohraničené podélnými pracovními spárami souběžnými s osami výhybkových větví zpravidla ve vzdálenosti 1500mm.

Třívrstvé antivibrační opatření – typ i (guma pod patou kolejnice, pod podkladnicí a železobetonovou deskou – upevnění na podkladní desce) bude tvořen odpruženými železobetonovými podkolejnicovými deskami ohraničenými podélnou pracovní spárou souběžnou s osou koleje. Vně koleje se zřizují opěrné železobetonové pasy kotvené do ostění tunelu. Součástí KS jsou i výplňové betony nad počvou tunelu a rovněž odstupová rampa. Třívrstvé antivibrační opatření – typ ii (guma pod patou kolejnice, pod podkladnicí a železobetonovou deskou – upevnění na podkladní desce + systém ORTEC) bude tvořen odpruženými železobetonovými podkolejnicovými deskami ohraničenými podélnou pracovní spárou souběžnou s osou koleje. Vně koleje se zřizují opěrné železobetonové pasy kotvené do ostění tunelu. Železniční svršek bude tvořen kolejnicí S49 svařenou do bezстыkové koleje. Na trase I. D bude použito bezpražcové upevnění kolejového svršku S 49 s upevněním dvěma kotevními šrouby doplněné podkladní deskou. Ve výhybkovém objektu ve stanici Depo Písnice, Písnice, Nové Dvory, Pankrác a Náměstí míru bude užito bezpražcové upevnění na podkladních deskách fixovaných čtyřmi kotevními šrouby.

**SO 51-23 Tunelový vodovod** - účelem tunelového vodovodu je zásobování prostor metra pitnou vodou pro účely hospodářsko-technické a požární. Funkce tunelového vodovodu je zajišťována připojením na městskou vodovodní síť.

**SO 51-24 Kontrolní měřicí objekty pro měření blud. proudů ve stav. konstr. metra**

**SO 51-25 Kontrolní a měřicí objekty bludných proudů na inž. sítích** - trasa metra je obecně stejnosměrně napájená trakční soustava, která je potenciálním zdrojem bludných proudů. Běžně prováděné řešení navrhuje korozní měření na vytipovaných místech před uvedením úseku metra do provozu, hodnoty archivovat a měření opakovat po uvedením metra do provozu. Porovnáním naměřených hodnot lze určit míru ovlivnění ocelových potrubí způsobenou provozem metra.

**SO 51-30 Úpravy informačního systému na trasách metra** - předmětem projektu je změna informačního systému v celé síti metra vlivem zprovoznění trasy I. D, úseku I. D1 (Pankrác – Nové Dvory).

**SO 51-91/31 Uzemnění metra** - u kovových zařízení uložených v zemi a u stavebních železobetonových konstrukcí mohou probíhat korozivní procesy působením bludných proudů ze stejnosměrných zdrojů. Dále bude ve stanicích měřen ve vodoměrných místnostech potenciál vstupujících potrubí, případně teplovodů, plášťů sděl. kabelů a pod. V každé stanici bude z měřicího centra měřen potenciál "vnější zem" permanentními elektrodami, umístěnými v úrovni terénu v hloubce 1-2 m pod povrchem.

### **SOD 61 Úpravy žel. stanice Krč**

**SO 61-10 Demolice** – řeší odstranění povrchových a podpovrchových objektů a prvků.

**SO 61-20 Nádražní budova železniční stanice Krč** – sdružený objekt je objekt o vnějších půdorysných rozměrech 30,45 m x 53,00 m, který má tři nadzemní podlaží (úroveň vestibulu, úroveň nad vestibulem, a 3.NP) je posazen na jižním výstupu stanice metra Nádraží Krč. Zahrnuje v sobě jak administrativní, tak technologické prostory metra a dráhy. Ve 3.NP je umístěna technologie Dispečinku trasy metra D. Dispozičně je každé patro objektu rozděleno na společné prostory, prostory určené výhradně metru a prostory určené výhradně železniční stanici. Pro vertikální komunikaci mezi jednotlivými podlažími jsou navrženy výtahy a schodiště. Do tohoto prostoru ústí z jižního výstupu stanice metra Nádraží Krč výtahy, schodiště a eskalátory pro veřejnost. Z tohoto prostoru pokračují výtahy a eskalátory do úrovně nad vestibulem, která je v úrovni nástupiště železniční stanice.

**SO 61-30 Drobná architektura** - řeší rozmístění mobiliáře (košů, laviček apod.) v okolí stanice.

**SO 61-46 Obnova kolejí** - objekt řeší obnovu kolejového svršku do původní nivelety.

**SO 61-49 Informační systém** - informační systém stanice řeší informace o návazné dopravě v okolí stanice.

**SO 61-77/06 ŽST Praha Krč, úprava rozvodu vn 22kV PRE**

**SO 61-90/41 Sanace nadzemních objektů** – řeší úpravy, sanace a opravy stavebních konstrukcí monitorovaných podél objektu z hlediska možných poruch v důsledku poklesů od ražeb podzemních objektů a objektů dotčených výstavbou metra nebo činnostmi s výstavbou související.

**SO 61-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** - řeší dodatečné dopady a požadavky na okolní objekty a konstrukce.

**SO 61-99 Jednotná vybavenost** – zahrnuje standardní vybavenost služeb stanice pro veřejnost.

### **SOD 63 Parkoviště P+R u stanice Nové Dvory**

Parkoviště bude umístěno podél jižní vozovky Durychovy ulice na místě dnešního zahradnictví, v blízkosti jižního vestibulu stanice Nové Dvory a stávajícího objektu pošty. Parkoviště o půdorysných rozměrech 82x55m je uvažováno jako provizorní do doby další zástavby území. Jeho kapacita je 146 + 6i stání pro osobní vozy O2. Vjezd i výjezd na parkoviště je z boční ulice u stávajícího objektu pošty.

**SO 63-10 Demolice** - řeší odstranění povrchových objektů a prvků.

**SO 63-20 Objekt obsluhy** – řeší provedení konstrukce podzemních i nadzemních částí objektu.

**SO 63-21 Oplocení a gabionová zeď** – stavební a architektonické řešení oplocení areálu parkoviště a gabionová zeď.

**SO 63-24 Drobná architektura** – řeší umístění laviček, odpadkových košů a dalších prvků drobné architektury.

**SO 63-30 Telefonní přípojka**

**SO 63-43 Parkoviště P + R** - řeší provedení konstrukce podzemních i nadzemních částí objektu, gabionovou zeď, oplocení včetně závor.

**SO 63-66 Odvodnění parkoviště** - Parkoviště P+R v místě stávajícího zahradnictví u ulice Durychova je dle požadavků a podmínek TSK navrženo s asfaltovým povrchem a vyspádováno k uličním vpustím umístěným ve středu komunikací.

**SO 63-90/21 Terénní úpravy** – řeší terénní úpravy záchytného parkoviště.

**SO 63-90/31 Sadové úpravy** – řeší sadové úpravy záchytného parkoviště.

**SO 63-90/51 Protihluková opatření** - řeší zajištění požadavků hygienických norem u pobytových místností objektů dotčených hlukem při realizaci stavby, zejména povrchových objektů a konstrukcí.

**SO 63-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** – řeší dodatečné dopady a požadavky na okolní objekty a konstrukce.

**SOD 71 Spojka C-D**

Stavební oddíl 71 kolejová spojka C-D řeší propojení pravého traťového tunelu stavebního oddílu SO 12 (stavební objekt SO 12-22) s provozovanou stanicí Pankrác na trase I. C. Spojka začíná u rozpletu jednokolejného tunelu nové trasy a končí v místech zárodku kolejové spojky ve stávající stanici Pankrác. Spojka má celkovou délku 468,392 m. Součástí stavebního oddílu je také objekt úprav pro napojení mezi provozními úseky trasy I. C a I. D.

Traťová tunelová spojka je navržena jako ražená o světlem  $\varnothing$  5,3m. Spojka je v celém úseku situována pod ulicí Na Strži. Úsek začíná za stanicí Olbrachtova v cca km 42,767 p.k. a končí u stanice Pankrác v km cca 25,359 kol.č.2 trasy C.

**SO 71-15 Úpravy pro napojení I.D/I.C** - v rámci objektu úprav pro napojení mezi provozovanou stanicí metra I. C Pankrác a nově budovaným provozním úsekem I. D budou na rozhraní se stanicí Pankrác řešeny všechny nutné změny související s připojením nové trasy. V místě připojení spojky na stanici bude ve stávající konstrukci vybourán otvor a budou provedeny všechny související stavební i technologické úpravy ve stávající stanici Pankrác.

**SO 71-20 Ražený jednokolejný tunel spojky C-D** - ostění tunelu kruhového průřezu o světlem  $\varnothing$  5,3 m.

**SO 71-90/41 Sanace nadzemních objektů** – řeší sanace konstrukcí a povrchových objektů, které byly dotčeny stavbou metra po ukončení ražeb.

**SO 71-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** – řeší dodatečné dopady a požadavky na okolní objekty a konstrukce.

**I. D2 Nové Dvory (mimo) – Depo Písnice (včetně depa)****Ražby TBM v úseku stavební jáma Rezerva-Nové Dvory**

V úseku 2. etapy výstavby trasy metra I. D budou v předstihu, současně s realizací 1. etapy výstavby I. D, vyraženy jednokolejné traťové tunely pomocí technologie TBM. Montáž razících mechanismů bude provedena v hloubené stavební jámě Rezerva ve střední části traťového úseku mezi stanicemi Depo Písnice - Písnice. Od místa startu budou traťové tunely plynule raženy proti směru staničení až do stanice Nádraží Krč. V obráceném směru od stavební jámy do stanice Depo Písnice budou traťové tunely raženy technologií NRTM, v rámci výstavby 2. etapy.

Ražbou odstavných tunelů před stanicí Nové Dvory začíná ražba v úseku 1. etapy výstavby trasy I. D. V 1. etapě trasy I. D budou technologií TBM vyraženy odstavné tunely u stanice Nové Dvory a traťové tunely v úseku mezi stanicemi Nové Dvory, Nemocnice Krč a Nádraží Krč.

**SOD 21 Traťový úsek Nové Dvory – Libuš (ND-LI)**

**SO 21-20 Levý ražený jednokolejný tunel** - levý ražený jednokolejný tunel řeší vedení trasy traťovým jednokolejným tunelem. Traťový tunel je situován pod územím v oblasti Libuše pod ulicí Novodvorská. V km 46,899.450 až 47,016.950 pravděpodobně proběhne v předstihu výstavby traťových tunelů metra výstavba bytového domu Novodvorská.

**SO 21-21 Pravý ražený jednokolejný tunel** - pravý ražený jednokolejný tunel řeší vedení trasy traťovým jednokolejným tunelem. Traťový tunel je situován pod územím v oblasti Libuše pod ulicí Novodvorská. V km 46,899.450 až 47,016.950 pravděpodobně proběhne v předstihu výstavby traťových tunelů metra výstavba komplexu bytového domu Novodvorská.

**SO 21-25 Ochrana vodovodu DN 1200** - řeší ochranu vodovodu DN1200, který bude dotčen ražbou.

**SO 21-90/11 Tenisové kurty** - řeší obnovu tenisových kurtů do původního stavu po zrušení zařízení staveniště ND4.

**SO 21-90/31 Sadové úpravy** - řeší sadové úpravy nad stanicí a v okolí vestibulů.

**SO 21-90/41 Sanace nadzemních objektů** – řeší sanace konstrukcí, které byly dotčeny stavbou metra.

**SO 21-90/51 Protihluková opatření** – řeší zvýšení hlukové neprůzvučnosti u vybraných konstrukcí (objektů).

**SO 21-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** – řeší dodatečné dopady a požadavky.

### **SOD 22 Stanice Libuš (LI)**

**SO 22-20 Stanice Libuš** - levý a pravý ražený pilottunel TBM řeší vedení trasy traťovými jednokolejnými tunely. Traťové tunely jsou situovány pod nezastavěným územím v oblasti Libuše pod ulicí Novodvorská.

**SO 22-90/41 Sanace nadzemních objektů** – řeší sanace konstrukcí, které byly dotčeny stavbou metra.

**SO 22-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** – řeší dodatečné dopady a požadavky.

### **SOD 23 Traťový úsek Libuš – Písnice (LI-PI)**

**SO 23-12 Zajištění a sanace stoky DN 1800** - řeší prohlídku stoky v dosahu možného deformačního ovlivnění stavbou a průzkum okolního prostředí stoky s následnou sanací případných dutin a rozvolněného prostředí za rubem stoky.

**SO 23-20 Levý ražený jednokolejný tunel** - levý ražený jednokolejný tunel řeší vedení trasy traťovým jednokolejným tunelem. Traťový tunel je situován pod zastavěným územím v oblasti Libuše.

**SO 23-21 Pravý ražený jednokolejný tunel** - pravý ražený jednokolejný tunel řeší vedení trasy traťovým jednokolejným tunelem. Traťové tunely jsou situovány pod územím v oblasti Písnice.

**SO 23-90/11 Konstrukce pro provizorní vedení inž. sítí** – řeší převedení inženýrských sítí v přímém nadloží jednokolejných ražených tunelů u stanice Písnice.

**SO 23-90/41 Sanace nadzemních objektů** – řeší sanace konstrukcí, které byly dotčeny stavbou metra.

**SO 23-90/51 Protihluková opatření** – řeší zvýšení hlukové neprůzvučnosti u vybraných konstrukcí (objektů).

**SO 23-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** – řeší dodatečné dopady a požadavky.

### **SOD 24 Stanice Písnice (PI)**

**SO 24-20 Stanice Písnice** - levý a pravý ražený pilottunel TBM řeší vedení trasy traťovými jednokolejnými tunely.

**SO 24-90/41 Sanace nadzemních objektů** – řeší sanace konstrukcí, které byly dotčeny stavbou metra.

**SO 24-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** – řeší dodatečné dopady a požadavky.

### **SOD 25 Traťový úsek Písnice -Depo Písnice (PI-DO)**

**SO 25-10 Demolice** - řeší odstranění drobných stavebních objektů, přístřešků a bez náhrady rušených inženýrských sítí.

**SO 25-19 Stavební jáma** - objekt Stavební jáma řeší zajištění a výkop/výlom stavební jámy Rezerva ve střední části traťového úseku mezi stanicemi Depo Písnice – Písnice. Z tohoto prostoru bude zahájena ražba traťových tunelů a v celé délce taky obsluhována.

**SO 25-20 Levý ražený jednokolejný tunel** - levý ražený jednokolejný tunel řeší vedení trasy traťovým jednokolejným tunelem. Traťový tunel je situován pod územím v oblasti Písnice.

**SO 25-21 Pravý ražený jednokolejný tunel** - Pravý ražený jednokolejný tunel řeší vedení trasy traťovým jednokolejným tunelem. Traťový tunel je situován pod územím v oblasti Písnice.

**SO 25-61 Ochrana VTL plynovodu DN500** – řeší fyzickou ochranu plynovodů v době ražby (monitoring a úprava modu ražeb).

**SO 25-62 Ochrana VTL plynovodu DN500** – řeší fyzickou ochranu plynovodů v době ražby (monitoring a úprava modu ražeb).

**SO 25-90/41 Sanace nadzemních objektů** – řeší sanace konstrukcí, které byly dotčeny stavbou metra.

**SO 25-90/51 Protihluková opatření** – řeší zvýšení hlukové neprůzvučnosti u vybraných konstrukcí (objektů).

**SO 25-90/61 Prostorové úpravy stavebních konstrukcí a inž. sítí** – řeší dodatečné dopady a požadavky.

## **SOUHRNNÉ OBJEKTY NAPŘÍČ STAVEBNÍMI ODDÍLY:**

### **Kabelové vedení 22 kV v traťovém úseku**

SO 12-91/41 Kabelové vedení 22kV v tr. úseku Pankrác – Olbrachtova

SO 14-91/41 Kabelové vedení 22kV v tr. úseku Olbrachtova - Nádraží Krč

SO 16-91/41 Kabelové vedení 22kV v tr. úseku Nádraží Krč - Nemocnice Krč

SO 18-91/41 Kabelové vedení 22kV v tr. úseku Nemocnice Krč - Nové Dvory

Tyto SO řeší kabelové vedení 22kV v jednotlivých traťových úsecích a stanicích metra, včetně nadložních kabelů a zemnicích Cu a FeZn pásků. Kabely 22kV smyčkově propojují jednotlivé MDT na trase metra a zajišťují chod energetického systému metra. Stupeň dodávky energie č. 1 je zajištěn položením dvou na sobě nezávislých sekcí – A a B.

### **Přívodní kabelové vedení 22 kV, dozbrojení TR 110/22 kV a obchodní měření spotřeby**

SO 51-51 Přívodní kabelové vedení 22 kV do stanice Pankrác

SO 51-52 Přívodní kabelové vedení 22 kV do stanice Nové Dvory

SO 51-53 Dozbrojení TR 9940 110/22 kV PREdistribuce Pankrác

SO 51-54 Dozbrojení TR 9914 110/22 kV PREdistribuce Lhotka

Účelem realizace vedení 22kV je zajištění dodávky elektrické energie do nově budované trasy D Pražského metra. Pro napájení metra musí být splněna podmínka zajištění napájení ze dvou na sobě nezávislých zdrojů – stupeň dodávky energie I. Dva přívodní kabely 22kV (sekce A a sekce B) pro trasu metra I.D budou vycházet z jednotlivých TR 110/22kV z vyčleněných vývodních

V této části dokumentace je řešeno nezbytné doplnění nových zařízení VN 22 kV v majetku Dopravního podniku hl. m. Prahy do prostorů PREdistribuce v transformovnách TR9940 110/22 kV Pankrác a TR9914 110/22 kV Lhotka (nové skříně 22 kV s MTP a MTN, kabelové propoje VN) pro umožnění obchodního měření spotřeby elektrické energie nových odběrných míst (rozdovna 22 kV ve stanicích metra Pankrác D a Nové Dvory). Tato část zahrnuje v každé transformovně PREdistribuce vždy dva rozváděče 22 kV s měřicími transformátory proudu a napětí (R22EMA, R22EMB) a dále propojovací kabely 22 kV mezi výstupními svorkami příslušných polí rozváděče 22 kV PREdistribuce a vstupními svorkami rozváděčů 22 kV (R22EMA, R22EMB).

### **Silové rozvody**

Tento projekt řeší silový rozvod nízkého napětí ve stanicích PND, PNC, OL, NZ, NK, ND a v přilehlých polovinách tunelových úseků k jednotlivým stanicím a dále řeší napájení podružných rozváděčů řešených v rámci tohoto projektu v jednotlivých stanicích vč. připojení spotřebičů z těchto rozváděčů.

### **Osvětlení stanic**

SO 11-91/61 Osvětlení stanic – Stanice Pankrác

SO 13-91/61 Osvětlení stanic – Stanice Olbrachtova

SO 15-91/61 Osvětlení stanic – Stanice Nádraží Krč

SO 17-91/61 Osvětlení stanic – Stanice Nemocnice Krč

SO 19-91/61 Osvětlení stanic – Stanice Nové Dvory

Projekt osvětlení zahrnuje kompletní elektroinstalaci osvětlení stanic a dispečinku včetně zásuvkových rozvodů. Ve strojovnách (VZT, ČS, atd.), kde jsou technologické rozvaděče, jsou zásuvky 230V a 400V zajištěny z těchto technologických rozvaděčů, které jsou součástí PD silových rozvodů. Součástí této dokumentace jsou i veškeré světelné podružné rozvaděče RMxx a RUxx, včetně příslušných napájecích kabelů, ze kterých je normální i nouzové osvětlení napájeno.

### **Slaboproudá zařízení**

SO 11-93 Slaboproudá zařízení ve stanici Pankrác D

SO 13-93 Slaboproudá zařízení ve stanici Olbrachtova

SO 15-93 Slaboproudá zařízení ve stanici Nádraží Krč

SO 17-93 Slaboproudá zařízení ve stanici Nemocnice Krč

SO 19-93 Slaboproudá zařízení ve stanici Nové Dvory

SO 51-93 Sdělovací zařízení úpravy ve stávajícím CD Na Bojišti

Předmětem této části dokumentace je řešení sdělovacího zařízení ve veřejných a služebních prostorech stanic a v prostorech traťových tunelů metra v provozním úseku trasy D a ve stávajícím CD Na Bojišti. Jedná se o tyto stavební objekty: Sdělovací kabely, Sdělovací kabely v traťovém úseku, VKV spojení, Radiová síť TSM 400 TETRAPOL, Radiová síť MRS TETRA, Radiová síť - vyzařovací kabel v tr. Úseku, Informační systém-slaboproud, Zařízení průmyslové televize, Automatické odbavování cestujících, Telefonní zařízení, Datová síť, Technologická síť ve stanici, Strukturovaná kabeláž, Rozhlasové zařízení ve stanici, Hodinové zařízení ve stanici, Elektrická požární signalizace ve stanici, Elektrická zabezpečovací signalizace ve stanici, Přístupový systém.

### **Strojní zařízení**

- SO 11-94/1 Pohyblivé schody - Stanice Pankrác (PN-D), včetně úpravy st. Pankrác C (PN)
- SO 13-94/1 Pohyblivé schody - Stanice Olbrachtova (OL)
- SO 15-94/1 Pohyblivé schody - Stanice Nádraží Krč (NZ)
- SO 17-94/1 Pohyblivé schody - Stanice Nemocnice Krč (NK)
- SO 19-94/1 Pohyblivé schody - Stanice Nové Dvory (ND)
- SO 11-94/2 Výtahy - Stanice Pankrác (PN-D), včetně úpravy st. Pankrác C (PN)
- SO 13-94/2 Výtahy - Stanice Olbrachtova (OL)
- SO 15-94/2 Výtahy - Stanice Nádraží Krč (NZ)
- SO 17-94/2 Výtahy - Stanice Nemocnice Krč (NK)
- SO 19-94/2 Výtahy - Stanice Nové Dvory (ND)
- SO 61-94/2 Výtahy - SOD 61 Úpravy žel. stanice Krč
- SO 11-94/3 Čerpací stanice - Stanice Pankrác (PN-D), včetně úpravy st. Pankrác C (PN)
- SO 12-94/3 Čerpací stanice - Traťový úsek Pankrác - Olbrachtova (PN-D - OL)
- SO 13-94/3 Čerpací stanice - Stanice Olbrachtova (OL)
- SO 16-94/3 Čerpací stanice - Traťový úsek Nádraží Krč - Nemocnice Krč (NZ-NK)
- SO 17-94/3 Čerpací stanice - Stanice Nemocnice Krč (NK)
- SO 19-94/3 Čerpací stanice - Stanice Nové Dvory (ND)

Strojní zařízení slouží pro pohyblivé schody [PS] - eskalátory slouží pro vertikální dopravu osob mezi stanovenými podlažími objektu, výtahy slouží pro vertikální dopravu osob, resp. nákladu mezi jednotlivými podlažími objektu a čerpací stanice /ČS/ slouží pro čerpání vod.

### **VZT – Hlavní větrání**

- SO 11-95/1
- SO 13-95/1
- SO 17-95/1
- SO 19-95/1

Hlavní větrání zajišťuje dvě základní funkce v metru odvod tepelné zátěže z tunelů a stanic metra vzniklé provozem vlaků metra a technologického zařízení. Zajišťuje v podzemních stanicích metra na nástupišti teplotu vzduchu +5°C až +30 °C a větrání při požáru vlaku, technologického zařízení apod. v metru. Z uvedeného důvodu jsou navrženy axiální ventilátory reverzní s teplotní odolností 250°C po dobu 90 min.

### **Komunikace a terénní úpravy**

Terénní úpravy navazují na zásypy, upravují úroveň povrchů a v místech zelených ploch, v oblasti dotčené stavbou vyrovnávají terén a doplňují vrstvu humusu v tloušťce 20 cm.

### **SOD 11 Stanice Pankrác (PN-D), včetně úpravy st. Pankrác C (PN)**

- SO 11-41 Provizorní komunikace
- SO 11-43 Definitivní obnova povrchů po stavbě - ZS-PAD3
- SO 11-44 Definitivní obnova povrchů po stavbě - ZS-PAD4
- SO 11-45 Definitivní úpravy chodníků po stavbě
- SO 11-48 Příjezdová komunikace k větrací šachtě
- SO 11-90/21 Terénní úpravy

Povrchové úpravy v okolí stanice zahrnují provizorní a definitivní úpravy vozovek a chodníků v okolí stanice Pankrác.



Provizorní úpravy zahrnují příjezdovou komunikaci zajišťující po dobu výstavby (cca 7let), příjezd vozidel IZS ke stávajícím objektům a bezbariérové úpravy v místě provizorní úpravy křižovatky ulice Na Strži s ulicí Neveklovskou, která bude dočasně upravena na okružní křižovatku. Definitivní úpravy zahrnují úpravy povrchů v okolí vestibulů Arkády, příjezd k větracímu objektu metra a plochy v místech zařízení stavenišť. V rámci úprav komunikací a povrchů jsou zahrnuty i úpravy povrchů na ZS PAD 3 – obnova povrchů související s podepřením mostu, na ZS PAD 4 – obnova povrchů stávajícího parku po využití plochy pro zázemí stavby, dále na ZS PAD 5 – úpravy povrchů v místě záborů u objektu Gemini.

### **SOD 12 Traťový úsek Pankrác - Olbrachtova (PN-D-OL)**

SO 12-41 Provizorní chodník

SO 12-45 Definitivní úpravy chodníků po stavbě

SO 12-48 Příjezdová komunikace k větrací šachtě

SO 12-90/21 Terénní úpravy

Definitivní povrchové úpravy zahrnují obnovu chodníků, parkových cest a příjezdové komunikace k větracímu objektu metra po stavbě. Provizorní úpravy zahrnují provizorní chodník v ul. Na strži v místě ZS.

### **SOD 13 Stanice Olbrachtova (OL)**

SO 13-42 Definitivní úpravy vozovek a chodníků - severní vestibul

SO 13-43 Definitivní úprava povrchů pro stavbu

SO 13-44 Definitivní úpravy vozovek a chodníků - jižní vestibul

SO 13-45 Definitivní úpravy vozovek a chodníků - ul. Na Strži

SO 13-90/21 Terénní úpravy

Povrchové úpravy v okolí stanice Olbrachtova zahrnují definitivní úpravy v okolí výstupů ze stanice a obnovu ulice Na Strži dotčené stavbou.

V okolí severního vestibulu budou obnoveny a rozšířeny chodníky pro pěší, které navazují na okolní zástavbu. Autobusová zastávka směr z centra zůstává v původní poloze v jízdním pruhu.

V okolí jižního vestibulu a výstupů z metra na křižovatce ul. Na Strži – Antala Staška budou obnoveny a rozšířeny chodníky pro pěší, které navazují na okolní zástavbu. U výstupu v ul. Na Strži dojde k rozšíření stávajícího chodníku do vozovky v délce 40m, která bude rozšířena na šířku 7,5m na úkor středního dělicího pásu. Autobusová zastávka směr centrum se posune k ulici Matějova.

Po dokončení stavebních prací dojde v místě ZS-OL3 k obnovení parkoviště do původního stavu.

### **SOD 14 Traťový úsek Olbrachtova – Nádraží Krč (OL-NAK)**

SO 14-41 Provizorní přeložka ulice Bránická

SO 14-42 Definitivní úpravy vozovek a chodníků - ul. Bránická

SO 14-90/21 Terénní úpravy

Definitivní povrchové úpravy zahrnují obnovu vozovky a chodníků v ulici Bránická po skončení stavebních prací. Provizorní úpravy zahrnují přeložku ulice Bránická z důvodu budování otevřené stavební jámy pro hloubenou část tunelu a hloubenou stanici v místě křižovatky ulice Bránická x V Podzámčí.

### **SOD 15 Stanice Nádraží Krč (NZ)**

SO 15-41 Obnova povrchů po stavbě -ZS NAK5

SO 15-42 Provizorní úpravy před nádražím

SO 15-43 Úpravy Jižní spojky

SO 15-44 Definitivní úpravy vozovek a chodníků - ul. V Podzámčí

SO 15-45 Definitivní úpravy vozovek a chodníků - ul. Před Nádražím

SO 15-48 Definitivní úpravy chodníků u severního vestibulu

SO 15-90/21 Terénní úpravy

Povrchové úpravy v okolí stanice zahrnují provizorní a definitivní úpravy vozovek a chodníků v okolí stanice Nádraží Krč, ulic Před Nádražím, V Podzámčí, včetně úprav Jižní spojky.

Provizorní úpravy zahrnují provizorní komunikaci zajišťující přístup po dobu stavby k hotelu (zámeček) a k ŽST Krč, provizorní parkoviště a přístupový chodník na nástupiště ŽST Krč. Střední dělicí pás Jižní spojky bude v průběhu stavby lokálně upraven pro pojezd vozidly.

Definitivní úpravy zahrnují úpravu ploch, chodníků a vozovek v oblasti severního a jižního vestibulu. V místě před nádražím je navržena obytná ulice v celkové šířce 8,0m. Vedení cyklotras je v návrhu zohledněno, je obnovena stávající cyklotrasa od ul. V Podzámčí a integrační opatření pro cyklisty bude pouze v místech, kde dochází k úpravám povrchů v rámci stavby metra. Dále bude obnovena rychlostní komunikace Jižní spojka v celé šíři. Komunikace V Podzámčí, včetně přilehlých chodníků pro pěší bude obnovena do původního stavu včetně autobusové zastávky.

#### **SOD 16 Traťový úsek Nádraží Krč - Nemocnice Krč (NZ-NK)**

SO 16-42 Obnova povrchů po stavbě NAK 1

Povrchové úpravy zahrnují obnovu plochy po staveništi NAK 1 do původního stavu.

#### **SOD 17 Stanice Nemocnice Krč (NK)**

SO 17-41 Provizorní úpravy vozovek a chodníků - ul. V Zálesí

SO 17-42/01 Obnova povrchů po stavbě -ZS NEK 1

SO 17-42/02 Obnova povrchů po stavbě -UL. Pod Višňovkou

SO 17-43 Definitivní úpravy vozovek a chodníků - ul. V Zálesí

SO 17-44 Definitivní úpravy u stanice - jižní vestibul

SO 17-45 Definitivní úpravy u stanice - severní vestibul

SO 17-48 Odstavné a nástupní plochy BUS

SO 17-90/21 Terénní úpravy

Povrchové úpravy v okolí stanice Nemocnice Krč zahrnují provizorní a definitivní úpravy definitivní úpravy vozovek a chodníků v okolí stanice Nemocnice Krč.

Z důvodu budování otevřené stavební jámy pro hloubenou část tunelu a hloubenou stanici v místě křižovatky ulice Víděnská x ulice Zálesí bude potřeba pro převedení dopravy přes jámu vybudovat mostní provizoria. Během jednotlivých fází výstavby bude docházet k úpravám v okolí křižovatky. Po dokončení stavebních prací dojde k obnovení křižovatky do původního stavu.

Do tohoto objektu je zahrnutá úprava plochy před vestibulem včetně rampy, přístup k vstupní šachtě na stoce a úpravy chodníku v místě autobusové zastávky. Úpravy povrchů v okolí výstupu z jižního vestibulu jsou navrženy s návazností na okolní pěší trasy.

Přestup na autobusy umožňují 2 nové autobusové zastávky délky 40m v ulici Zálesí v blízkosti jižního vestibulu. Odstavná a nástupní plocha pro autobusy je navržena v prostoru před nemocnicí v ul. Thomayerova. Odstavná plocha v délce 45 a 70m. Nástupní plocha v délce 25m.

Po dokončení stavebních prací dojde v místě ZS-NEK 1 k obnovení ul. Pod Višňovkou a přilehlého parkoviště do původního stavu. U jižního vestibulu je navržen chodník se smíšeným provozem, který navazuje na navrhovaný cyklopřejezd v místě křižovatky ulice Víděnská x ulice Zálesí.

#### **SOD 19 Stanice Nové Dvory (ND)**

SO 19-42 Definitivní úpravy vozovek a chodníků - u severního vestibulu

SO 19-43 Definitivní úpravy vozovek a chodníků - u výtahů stanice

SO 19-44 Definitivní úpravy vozovek a chodníků - u jižního vestibulu

SO 19-45 Definitivní úpravy vozovek a chodníků - ulice Durychova

SO 19-46 Parkoviště u pošty

SO 19-48 Příjezdy k větracím šachtám

SO 19-90/21 Terénní úpravy

Provizorní úpravy obsahují provizorní panelové komunikace, které v době stavby budou zajišťovat přístup vozidel zásobování do areálu pošty a parkoviště ELTODA(Centrum Novodvorská, a.s.). Definitivní úpravy vozovek a chodníků lze rozdělit na 3 části: úpravy u severního vestibulu u ulice Štúrovy, úpravy u jižního vestibulu u ulice Durychovy a úpravy v okolí větrací šachty.

Severní vestibul je umístěn v dnešním parkovišti, které rozděluje na 2 části. Po ukončení stavby bude parkoviště ve zmenšené podobě obnoveno, části parkoviště budou spojeny propojovací komunikací, přístup na parkoviště je navržen v původní poloze z ulice V Štíhlách. Parkové cesty dotčené stavbou budou obnoveny.

Jižní vestibul je umístěn podél Durychovy ulice mezi ulicemi Libušskou a Na Borovém. Přestup na autobusy umožňují 2 nové autobusové zastávky délky 38m navazující na přechod před vestibulem. V místě přechodu jsou obě vozovky Durychovy ulice zúženy na 1 jízdní pruh.

V rámci definitivních úprav dojde k vybudování dvou příjezdových komunikací o šířce 4 m k větracím objektům. Vedení cyklotras je v návrhu zohledněno.

**SOD 21 Traťový úsek Nové Dvory – Libuš (ND-LI)**

SO 21-48 Obnova parkoviště po stavbě

SO 21-90/21 Terénní úpravy

V okolí větrací šachty umístěné u parkoviště ELTODA budou po dokončení výstavby metra obnoveny vozovky a parkovací stání, příjezdová komunikace bude vrácena do původní polohy. Vjezdové zařízení včetně závor bude po ukončení stavebních prací vráceno na původní místo a znovu připojeno na stávající el. napájení. V rámci definitivních úprav dojde k obnově povrchu tenisových kurtů v původní podobě.

## Seznam provozních souborů

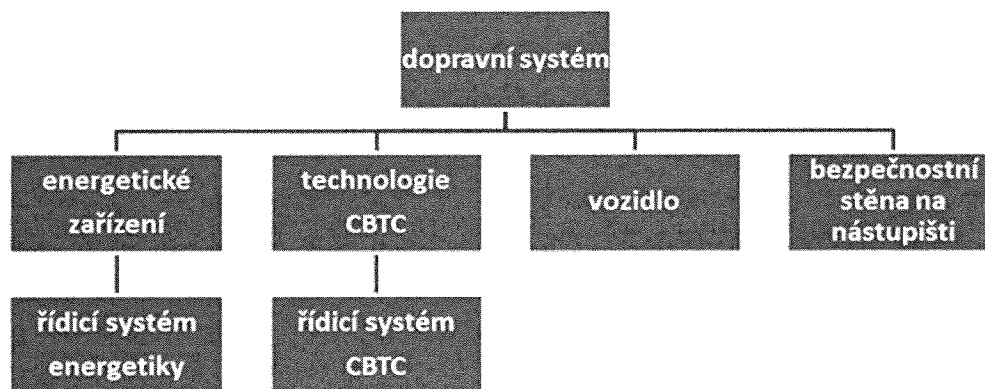
## I. D1 – Pankrác – Nové Dvory

**Seznam provozních souborů, které jsou součástí technického řešení (dokumentace) ale nejsou součástí tohoto řízení či nepodléhají povolovacímu procesu:**

I.D1-100-50 Vozidla metra

**Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých provozních souborech (PS) dopravního systému:**

Trasa je vybavena technologickým zařízením, které umožňuje řízení provozních činností a zabezpečuje rychlý a bezpečný provoz. Technologické zařízení v provozním celku **PC 100 Dopravní systém** je nosnou technologií automatického metra bez řidiče pro trasu D.



#### Provozní soubory I.D-100-10 Energetické zařízení

I.D1-100-10 Energetické zařízení

I.D1-100-10/01 Energetické zařízení ve stanici PANKRÁC

I.D1-100-10/02 Energetické zařízení ve stanici OLBRACHTOVA

I.D1-100-10/03 Energetické zařízení ve stanici NÁDRAŽÍ KRČ

I.D1-100-10/04 Energetické zařízení ve stanici NEMOCNICE KRČ

I.D1-100-10/05 Energetické zařízení ve stanici NOVÉ DVORY

Předmětem této části je technologické vybavení elektrických stanic, které slouží k napájení elektrickou energií elektrických zařízení instalovaných ve výše uvedených stanicích metra, a to tak, že jmenovité napětí elektrické trakční soustavy bude 750 V DC a přebytečná kinetická energie vozů metra bude při brzdění využívána k hrazení části elektrické energie potřebné k napájení jiných elektrických zařízení v metru a to pomocí rekuperace umožňující napájení jiných vozů metra.

Převážná část elektrických zařízení v objektech metra bude ze dvou nezávislých zdrojů. Výstavba a uvedení do provozu nové linky metra I. D bude časově rozdělena do ucelených etap. Pro každou etapu bude zajištěno napájení obou koncových stanic ze dvou různých transformoven 110/22 kV společnosti PRE distribuce pomocí dvou zdvojených (sekce A, B) oddělených kabelových přípojek 22 kV, z nichž každá bude napájena z různých uzlů 110/22 kV a to tak, že celkový instalovaný příkon je 69,6 MW, maximální soudobý příkon jednotlivého přívodu je 13 MW a předpokládaný sjednaný rezervovaný příkon jednotlivého přívodu je 13 MW.

V návaznosti na požadavky požárně bezpečnostního řešení stavby budou obě sekce (A, B) rozváděče 22 kV i obě sekce (A, B) hlavního rozváděče NN umístěny v samostatných požárních úsecích. Rovněž kabelové trasy obou sekcí (A, B) budou vzájemně oddělené. Podružné rozváděče sloužící k napájení požárně bezpečnostních zařízení (a zařízení, která musejí zůstat v případě požáru funkční) budou napájeny z hlavního rozváděče NN dvěma kabelovými nezávislými vedeními připojenými na sekci A a B hlavního rozváděče NN.

#### Provozní soubory I.D-100-20 Řídící systém energetiky

I.D1-100-20 Řídící systém energetiky - úpravy v CD

I.D1-100-20 Řídicí systém energetiky - trasa I.D1

I.D1-100-20/00 ŘS energetiky - úpravy v CD

I.D1-100-20/01 ŘS energetiky ve st. Pankrác D

I.D1-100-20/02 ŘS energetiky ve st. Olbrachtova

I.D1-100-20/03 ŘS energetiky ve st. Nádraží Krč

I.D1-100-20/04 ŘS energetiky ve st. Nemocnice Krč

I.D1-100-20/05 ŘS energetiky ve st. Nové Dvory

Řídicí systém energetiky řeší dálkové ovládání a signalizaci technologie energetického systému (PS I.Dx-100-10/yy) v depu a jednotlivých stanicích metra trasy D. Řídicí pracoviště tohoto systému trasy D bude umístěno ve dvou objektech: 1) V energetickém dispečinku metra ve stávající budově CD v ul. Na Bojišti, kde je pro trasu D zajištěna prostorová rezerva. 2) V novém centrálním dispečinku trasy D ve stanici Nádraží Krč.

### **Provozní soubory I.D-100-30 Zabezpečovací a řídicí systém CBTC trať a stanice**

I.D1-100-30/01 Staniční zabezpečovací a řídicí systém CBTC ve stanici Pankrác D

I.D1-100-30/02 Traťové zabezpečovací a řídicí systém CBTC ve stanici Olbrachtova

I.D1-100-30/03 Traťové zabezpečovací a řídicí systém CBTC ve stanici Nádraží Krč

I.D1-100-30/04 Traťové zabezpečovací a řídicí systém CBTC ve stanici Nemocnice Krč

I.D1-100-30/05 Staniční zabezpečovací a řídicí systém CBTC ve stanici Nové Dvory

I.D1-100-30/11 Řídicí systém CTBC na dispečinku

I.D1-100-30/12 Úpravy ve stanici metra Pankrác C

Automatický řídicí a zabezpečovací systém **Systém CBTC** umožňuje provoz vlaků v pohyblivých prostorových oddílech – „pohyblivý blok“. Nepřetržitě určuje bezpečnou vzdálenost vlaku od vlaku předchozího v závislosti na jeho rychlosti a poloze tak, aby bylo možné vlak bezpečně zastavit. Pro vzájemnou komunikaci mezi vlaky metra a traťovým zařízením je využíván radiový přenos – **CBTC (Communication Based Train Control)**, který se skládá ze stacionární části zabezpečovacího zařízení (staniční a traťové ZZ – elektronické stavědlo), dále pak ze stacionární části vlakového zabezpečovače CBTC (ATC Automatic Train Control) ve stanicích a na trati a řídicí části ATS (Automatic Train Supervision) na dispečinku. Vlaková část je pak vybavena mobilní částí vlakového zabezpečovače CBTC (ATC) s obousměrnou komunikací. Po trati jsou v tunelech rozmístěna radiozařízení umožňující obousměrnou komunikaci jak s traťovou částí (spojení pomocí optických kabelů), tak s vlaky, kterým pomocí radiového přenosu (CBTC) přenáší potřebné řídicí povely a naopak získávají informace od mobilní (vlakové) části CBTC. V kolejišti jsou dále umístěny bodové vysílače (tzv. „balízy“), které předávají vlakové části CBTC upřesňující informace o jejich poloze na trati. Řídicí část se nachází na dispečinku trasy D a jedná se o serverovou místnost včetně řídicího pracoviště dispečerů. Ta je optickými kabely spojena se stacionární částí umístěnou v místnosti CBTC v každé stanici. Pro trať D je navržen prozatímní dispečink v provozní budově SŽDC v železniční stanici Nádraží Krč. Výhledově se počítá s umístěním dispečinku v administrativní budově v depu Písnice. Záložní zařízení řídicího pracoviště dispečinku včetně zálohy dat bude na stávajících pracovištích v CD na Bojišti. Mobilní (vlaková) část, která je součástí vlaku, se skládá z palubní jednotky počítače, radio vysílače/přijímače a zařízení sbírajícího informace z balíz.

Stupeň automatizace (GOA) z hlediska bezpečnostních požadavků na automatizované dopravní systémy je navržen GOA4 (UTO), tedy jako automatický provoz bez strojvedoucího / obsluhy. Zařízení bude umožňovat i provoz nižšího stupně automatizace.

Konfigurace řídicího systému bude redundantním uspořádáním.

### **Provozní soubory I.D-100-40 Radiový datový přenos**

I.D1-100-40 Radiový datový přenos

Systém Radiového datového přenosu slouží k vytvoření bezdrátového datového propojení pro sdělovací systémy mezi stacionární částí a vlakovými soupravami. Pro přenos dat (CCTV, nouzové hlásky, informační systém, reklamní systém, vlakový rozhlas) z vlakových souprav bude instalována přenosová technologie, která je v tunelu metra tvořena radiovými přístupovými body (případně jiným anténním systémem) a na soupravě vozidlovou radiovou jednotkou.

### **Provozní soubory I.D-100-60 Bezpečnostní stěna na nástupišti**

I.D1-100-60/11 Oddělovací stěna na nástupišti ve st. Pankrác D

I.D1-100-60/13 Oddělovací stěna na nástupišti ve st. Olbrachtova

I.D1-100-60/15 Oddělovací stěna na nástupišti ve st. Nádraží Krč

I.D1-100-60/17 Oddělovací stěna na nástupišti ve st. Nemocnice Krč

I.D1-100-60/19 Oddělovací stěna na nástupišti ve st. Nové Dvory

Bezpečnostní stěna na nástupišti zajistí bezpečnou přepravu cestujících, bezpečný provoz vlaků a je nezbytnou součástí automatického metra i pro budoucí provoz vlaků bez řidiče. Dveře ve stěně navazují umístěním na dveře vlakové soupravy a otevírají se po zastavení vlaku na dobu nástupu a výstupu cestujících. Délka stěny bude 100m, výška cca 2,3 m, počet dveří ve stěně 20 ks, šířka dvoukřídlých dveří 1 600mm. Počet bezpečnostních stěn bude 10 (5 stanic, v každé stanici 2 stěny).

### **Provozní soubory I.D-100-70 Trakční zařízení**

I.D1-100-70/00 Trakční zařízení strojní

I.D1-100-70/01 Trakční zařízení elektro ve stanici Pankrác

I.D1-100-70/02 Trakční zařízení elektro ve stanici Olbrachtova

I.D1-100-70/03 Trakční zařízení elektro ve stanici Nádraží Krč

I.D1-100-70/04 Trakční zařízení elektro ve stanici Nemocnice Krč

I.D1-100-70/05 Trakční zařízení elektro ve stanici Nové Dvory

Trakční zařízení-elektro zajišťuje rozvod stejnosměrného trakčního proudu od rozvaděčů v měnárnách až po přívodní kolejnici a jízdní kolejnice, které tvoří přívod k vlakovým jednotkám metra a zároveň zajišťuje přenos rekuperované energie z vlaků do měníren. Trakční zařízení-elektro je soubor konstrukcí a zařízení sloužící k zajištění bezporuchového a bezpečného provozu a údržby metra. Hlavní části elektro části trakčního zařízení jsou: Napájecí a zpětné kabelové vedení, úsekové odpojovače, zkratovače a „malé“ rychlovyvínače, proudové propojení přívodní kolejnice, proudové propojení jízdní kolejnice (příčné), kabelové vedení ovládacích a pomocných kabelů, skříně trakce a indikace napětí na přívodní kolejnici. Napájení přívodní kolejnice se provádí kabelovým napájecím vedením z měníren (MDT) stejnosměrným proudem o jmenovitém napětí 750V.

**Seznam stavebních objektů, které jsou součástí technického řešení (dokumentace) ale nejsou součástí tohoto řízení či nepodléhají povolenávacímu procesu:**

SO 11-01	Příprava území
SO 11-02	Vjezdy a výjezdy na stavenišť
SO 11-03/10	Vodovodní přípojka stavenišť PAD1-sever-rušení
SO 11-03/20	Vodovodní přípojka stavenišť PAD2
SO 11-03/30	Vodovodní přípojka stavenišť PAD4-rušení
SO 11-04/10	Kanalizační přípojka stavenišť PAD1-sever-rušení
SO 11-04/20	Kanalizační přípojka stavenišť PAD2
SO 11-04/30	Kanalizační přípojka stavenišť PAD4-rušení
SO 11-06/10	El. přípojka VN stavenišť PAD1-1.et.
SO 11-06/20	El. přípojka VN stavenišť PAD2
SO 11-06/30	El. přípojka NN stavenišť PAD3
SO 11-06/40	El. přípojka VN stavenišť PAD4
SO 11-08	Ochrana pěšáku provozu
SO 11-09	Ochrana inž. sítí
SO 11-31/20	Provizorní SSZ 4.415 Budějovická - Na Strži a SSZ na objízdných trasách
SO 11-31/60	Provizorní koordinační kabel SSZ 4.415 Budějovická - Na Strži
SO 11-32/20	Provizorní SSZ Na Pankráci - přechod
SO 11-32/60	Provizorní koordinační kabel SSZ Na Pankráci - přechod
SO 11-33/20	Provizorní SSZ 4.430 Na Pankráci - Hvězdova
SO 11-33/60	Provizorní koordinační kabel SSZ 4.430 Na Pankráci - Hvězdova
SO 11-40	Provizorní dopravní značení
SO 11-50	Definitivní dopravní značení
SO 11-51/10	Přeložka vodovodu DN300 - definitivní
SO 11-51/11	Rušení vodovodu DN300
SO 11-51/20	Přeložka vodovodu DN300(200) - provizorní
SO 11-52/10	Přeložka vodovodu DN150 - definitivní
SO 11-52/11	Rušení vodovodu DN150
SO 11-54/10	Přeložka kanalizace DN800 - definitivní
SO 11-54/11	Rušení kanalizace DN800
SO 11-54/20	Přeložka kanalizace DN800 - provizorní
SO 11-55/10	Přeložka kanalizace DN400 - definitivní
SO 11-55/11	Rušení kanalizace DN400
SO 11-60/01	Přeložka horkovodu DN500 - definitivní
SO 11-60/02	Přeložka horkovodu DN500 - provizorní
SO 11-67/10	Kanalizační přípojky odvodnění
SO 11-67/11	Provizorní kanalizační přípojky odvodnění
SO 11-68/20	Vodovodní přípojka stanice D
SO 11-69/10	Kanalizační přípojka stanice C
SO 11-69/11	Provizorní kanalizační přípojka stanice C
SO 11-69/20	Kanalizační přípojka stanice D
SO 11-75/10	Přeložka a ochrana VO v průběhu výstavby - ZS PAD2
SO 11-75/20	Přeložka a ochrana VO v průběhu výstavby - ZS PAD4
SO 11-75/30	Provizorní úpravy rozvodů NN a VO - OC Arkády
SO 11-75/40	Provizorní úpravy rozvodů NN a VO - City Empiria
SO 11-76/10	Definitivní přeložka a ochrana VO - 2. jáma
SO 11-76/20	Definitivní přeložka a ochrana VO
SO 11-76/30	Definitivní úpravy rozvodů NN a VO - OC Arkády
SO 11-76/40	Definitivní úpravy rozvodů NN a VO - City Empiria
SO 11-80/11	Přeložka kabelů CETIN (dříve Telefónica) - 1. jáma – 1. fáze
SO 11-80/12	Přeložka kabelů CETIN (dříve Telefónica) - 1. jáma – 2. fáze
SO 11-81/11	Přeložka kabelů T-Mobile (dříve T-Systems) - 1. jáma – 1. fáze
SO 11-81/12	Přeložka kabelů T-Mobile (dříve T-Systems) - 1. jáma – 2. fáze
SO 11-81/21	Přeložka kabelů T-Mobile (dříve T-Systems) - 2. jáma – 1. fáze
SO 11-81/22	Přeložka kabelů T-Mobile (dříve T-Systems) - 2. jáma – 2. fáze
SO 11-82/11	Přeložka kabelů T-Mobile (dříve GTS) - 1. jáma – 1. fáze
SO 11-82/12	Přeložka kabelů T-Mobile (dříve GTS) - 1. jáma – 2. fáze
SO 11-82/21	Přeložka kabelů T-Mobile (dříve GTS) - 2. jáma – 1. fáze
SO 11-82/22	Přeložka kabelů T-Mobile (dříve GTS) - 2. jáma – 2. fáze
SO 11-83/21	Přeložka kabelů UPC – 2. jáma – 1. fáze

SO 11-83/22	Přeložka kabelů UPC – 2. jáma – 2. fáze
SO 11-84/21	Přeložka kabelů Dial Telecom – 2. jáma – 1. fáze
SO 11-84/22	Přeložka kabelů Dial Telecom – 2. jáma – 2. fáze
SO 11-85/11	Přeložka kabelů MV – 1. jáma – 1. fáze
SO 11-85/12	Přeložka kabelů MV – 1. jáma – 2. fáze
SO 11-86/11	Přeložka kabelů Sitel – 1. jáma – 1. fáze
SO 11-86/12	Přeložka kabelů Sitel – 1. jáma – 2. fáze
SO 11-87/11	Přeložka kabelů Vodafone – 1. jáma – 1. fáze
SO 11-87/12	Přeložka kabelů Vodafone – 1. jáma – 2. fáze
SO 11-87/21	Přeložka kabelů Vodafone – 2. jáma – 1. fáze
SO 11-87/22	Přeložka kabelů Vodafone – 2. jáma – 2. fáze
SO 11-91	Elektr. napájení a elektroinstalace
SO 12-01	Příprava území
SO 12-02	Vjezdy a výjezdy na staveniště
SO 12-03	Vodovodní přípojka staveniště VO-OL
SO 12-04	Kanalizační přípojka staveniště VO-OL
SO 12-06	El. přípojka VN staveniště VO-OL
SO 12-08	Ochrana pěšího provozu
SO 12-09	Ochrana inž. sítí
SO 12-51	Nový hydrant na řadu DN 300
SO 13-01	Příprava území
SO 13-02	Vjezdy a výjezdy na staveniště
SO 13-03/10	Vodovodní přípojka staveniště OL1
SO 13-03/20	Vodovodní přípojka staveniště OL2
SO 13-03/30	Vodovodní přípojka staveniště OL3
SO 13-04/10	Kanalizační přípojka staveniště OL1
SO 13-04/20	Kanalizační přípojka staveniště OL2
SO 13-04/30	Kanalizační přípojka staveniště OL3
SO 13-06/10	El. přípojka VN staveniště OL1
SO 13-06/20	El. přípojka VN staveniště OL2
SO 13-06/30	El. přípojka NN staveniště OL3
SO 13-08	Ochrana pěšího provozu
SO 13-09	Ochrana inž. sítí
SO 13-12	Úpravy horkovodní šachty
SO 13-31/10	Definitivní SSZ 4.452 Na Strži - Antala Staška
SO 13-31/20	Provizorní SSZ 4.452 Na Strži - Antala Staška a SSZ na objízdných trasách
SO 13-32/20	Provizorní SSZ 4.417 Olbrachtova - Na Strži
SO 13-32/50	Definitivní koordinační kabel SSZ 4.417 Olbrachtova - Na Strži
SO 13-32/60	Provizorní koordinační kabel SSZ 4.417 Olbrachtova - Na Strži
SO 13-40	Provizorní dopravní značení
SO 13-50	Definitivní dopravní značení
SO 13-51/10	Přeložka vodovodu DN300,200 - definitivní
SO 13-51/11	Rušení vodovodu DN300, 200
SO 13-52/10	Přeložka vodovodu DN200 - definitivní
SO 13-52/11	Rušení vodovodu DN200
SO 13-52/20	Přeložka vodovodu DN200 - provizorní
SO 13-53/10	Přeložka vodovodu DN200-sever - definitivní
SO 13-53/11	Rušení vodovodu DN200-sever
SO 13-53/20	Přepojení stáv. vodov. přípojky - provizorní
SO 13-54/10	Přeložka kanalizace DN600/1100 - definitivní
SO 13-54/11	Rušení kanalizace DN600/1100
SO 13-54/20	Přepojení stáv. kanal. přípojek - provizorní
SO 13-61	Přeložka NTL plynovodu dn160 - definitivní
SO 13-62	Přeložka NTL plynovodu DN150 - provizorní
SO 13-67/10	Kanalizační přípojky odvodnění-sever
SO 13-67/20	Kanalizační přípojky odvodnění-jih
SO 13-68/10	Vodovodní přípojka stanice-sever
SO 13-68/11	Vodovodní přípojka stanice-jih
SO 13-69/10	Kanalizační přípojka stanice -sever
SO 13-69/11	Kanalizační přípojka stanice -jih



SO 13-72/10	Definitivní přeložky a ochrana sítí 22kV PREDi a.s.-1.jáma
SO 13-72/20	Definitivní přeložky a ochrana sítí 22kV a diferenciálních PREDi a.s.-2.jáma
SO 13-73	Provizorní přeložka a ochrana kabelů NN PREDi a.s.
SO 13-74	Definitivní přeložka a ochrana kabelů NN PREDi a.s.
SO 13-75/10	Přeložka a ochrana VO v průběhu výstavby (ELTODO) -2.jáma
SO 13-76/10	Definitivní přeložka a ochrana VO (ELTODO) -2.jáma
SO 13-80	Přeložka kabelů CETIN (dříve Telefonica)
SO 13-81/01	Přeložka kabelů T-Mobile (dříve T-Systems) – I. etapa
SO 13-81/02	Přeložka kabelů T-Mobile (dříve T-Systems) – II. etapa
SO 13-81/03	Přeložka kabelů Pražská teplárenská a.s.
SO 13-82/01	Přeložka kabelů T-Mobil (dříve GTS Novera) I. etapa
SO 13-82/02	Přeložka kabelů T-Mobil (dříve GTS Novera) II. etapa
SO 13-83/01	Přeložka kabelů UPC I. etapa
SO 13-83/02	Přeložka kabelů UPC II. etapa
SO 13-91	Elektr. napájení a elektroinstalace
SO 14-01	Příprava území
SO 14-02	Vjezdy a výjezdy na stavenišť
SO 14-03/10	Vodovodní přípojka stavenišť NAK6 a NAK7
SO 14-04/10	Kanalizační přípojka stavenišť NAK6 a NAK7
SO 14-06	El. přípojka VN stavenišť NAK6 a NAK7
SO 14-08	Ochrana pěšho provozu
SO 14-09/10	Ochrana inž. sítí - vodovody
SO 14-09/20	Ochrana inž. sítí - kanalizace
SO 14-09/30	Ochrana inž. sítí - plynovody
SO 14-09/50	Ochrana sítí CETIN
SO 14-09/51	Ochrana sítí T-Mobile (dříve GTS)
SO 14-09/52	Ochrana sítí T-Mobile
SO 14-09/53	Ochrana sítí UPC
SO 14-09/54	Ochrana sítí Dial Telecom
SO 14-09/55	Ochrana sítí Pražská teplárenská
SO 14-31/20	Provizorní SSZ 4.458 V Podzámčí - Na Strži
SO 14-31/30	Provizorní koordinační kabel SSZ 4.458 V Podzámčí – Na Strži
SO 14-32/20	Provizorní SSZ Branická - provizorní komunikace
SO 14-32/60	Provizorní koordinační kabel SSZ Branická - provizorní komunikace
SO 14-33/20	Provizorní SSZ V Podzámčí - provizorní komunikace
SO 14-33/60	Provizorní koordinační kabel SSZ V Podzámčí - provizorní komunikace
SO 14-51/10	Přeložka vodovodu DN300 - definitivní
SO 14-51/11	Rušení vodovodu DN300
SO 14-51/21	Přeložka vodovodu DN300 - provizorní - fáze 2
SO 14-52/10	Zabezpečení stáv. vodovodu DN800
SO 14-53/10	Přeložka dešťové kanalizace DN300 - definitivní (V Podzámčí)
SO 14-53/11	Rušení kanalizace DN300
SO 14-54/10	Přeložka dešťové kanalizace DN300 - definitivní (Na Strži,Branická)
SO 14-54/11	Rušení kanalizace DN300
SO 14-54/20	Přeložka dešťové kanalizace DN 300 – provizorní 2. fáze
SO 14-67/10	Kanalizační přípojky odvodnění ul. V Podzámčí
SO 14-67/11	Kanalizační přípojky odvodnění ul.Branická
SO 14-72	Definitivní přeložka a ochrana sítí VVN PREDi, a. s.
SO 14-73/1	Provizorní přeložky a ochrana sítí NN PREDi, a. s. – 1. jáma
SO 14-73/2	Provizorní přeložky a ochrana sítí NN PREDi, a. s. – 2. jáma
SO 14-74/1	Definitivní přeložky a ochrana sítí NN PREDi, a. s. – 1. jáma
SO 14-74/2	Definitivní přeložky a ochrana sítí NN PREDi, a. s. – 2. jáma
SO 14-75/1	Přeložky sítí VO ELTODO a.s. v průběhu výstavby – 1. jáma
SO 14-75/2	Přeložky sítí VO ELTODO a.s. v průběhu výstavby – 2. jáma
SO 14-76/1	Definitivní přeložky sítí VO ELTODO a.s. – 1. jáma
SO 14-76/2	Definitivní přeložky sítí VO ELTODO a.s. – 2. jáma
SO 14-80/11	Přeložky optických sítí CETIN – 1. jáma
SO 14-80/12	Přeložky metalických sítí CETIN – 1. jáma
SO 14-80/2	Přeložky metalických sítí CETIN – 2. jáma
SO 14-82/1	Přeložky sítí T-Mobile (dříve GTS) – 1. jáma
SO 14-83/1	Přeložky sítí T-Mobile – 1. jáma

SO 14-84/1	Přeložky sítí UPC – 1. jáma
SO 14-85/1	Přeložky sítí Dial Telecom – 1. jáma
SO 14-86/1	Přeložky optických sítí Pražská teplárenská – 1. jáma
SO 15-01	Příprava území
SO 15-02	Vjezdy a výjezdy na staveniště
SO 15-03/10	Vodovodní přípojka staveniště NAK2
SO 15-03/20	Vodovodní přípojka staveniště NAK3
SO 15-03/40	Vodovodní přípojka staveniště NAK5
SO 15-04/10	Kanalizační přípojka staveniště NAK2
SO 15-04/11	Kanalizační přípojka staveniště NAK2-deště
SO 15-04/20	Kanalizační přípojka staveniště NAK3
SO 15-04/21	Kanalizační přípojka staveniště NAK3-deště
SO 15-04/30	Kanalizační přípojka staveniště NAK4
SO 15-04/31	Kanalizační přípojka staveniště NAK4-deště
SO 15-04/40	Kanalizační přípojka staveniště NAK5
SO 15-06/20	El. přípojka VN staveniště NAK2
SO 15-06/30	El. přípojka VN staveniště NAK3
SO 15-06/40	El. přípojka NN staveniště NAK4
SO 15-08	Ochrana pěšího provozu
SO 15-09	Ochrana inž. sítí
SO 15-12	Úprava koryta Kunratického potoka
SO 15-13	Úprava rybníka "Pod Zámkem"
SO 15-25	Rekonstrukce budovy ČD
SO 15-31/10	Definitivní SSZ 4.457 Sulická - Před Nádražím
SO 15-31/20	Provizorní SSZ 4.457 Sulická - Před Nádražím
SO 15-31/50	Definitivní koordinační kabel SSZ 4.457 Sulická - Před Nádražím
SO 15-31/60	Provizorní koordinační kabel SSZ 4.457 Sulická - Před Nádražím
SO 15-40	Provizorní dopravní značení
SO 15-50	Definitivní dopravní značení
SO 15-54/10	Přeložka vodovodu DN300 - definitivní
SO 15-55/10	Přeložka kanalizace DN400 - definitivní
SO 15-55/11	Rušení kanalizace DN400
SO 15-55/20	Přeložka kanalizace DN400 - provizorní - fáze 1
SO 15-56	Zabezpečení sběrače DN1000 - definitivní
SO 15-59/10	Přeložka dešťové kanalizace DN300 - definitivní
SO 15-59/11	Rušení dešťové kanalizace DN300
SO 15-61	Přeložka STL plynovodu DN500 – definitivní
SO 15-62	Přeložka NTL plynovodu DN300 – definitivní
SO 15-63	Přeložka STL plynovodu DN63 – provizorní
SO 15-64/01	Přeložka STL plynovodu DN300 – definitivní
SO 15-64/02	Přeložka STL plynovodu DN300 – provizorní
SO 15-65/10	Splašková stoka DN 300-nová
SO 15-65/20	Dešťová stoka DN 300-nová
SO 15-66	Vodovodní řad DN 200-nový
SO 15-67/10	Odvodnění ul. V Podzánčí
SO 15-67/20	Odvodnění ul. Před Nádražím
SO 15-67/21	Odvodnění u jižního vestibulu
SO 15-67/40	Odvodnění Jižní spojky
SO 15-68/10	Vodovodní přípojka stanice
SO 15-69/10	Kanalizační přípojka stanice
SO 15-69/20	Kanalizační přípojka severní vestibul
SO 15-71	Provizorní přeložka a ochrana sítí VVN PREDi, a. s.
SO 15-72/4	Definitivní přeložky a ochrana sítí VN PREDi, a. s. – 4. jáma
SO 15-73/2	Provizorní přeložky a ochrana sítí NN PREDi, a. s. – 2. jáma
SO 15-74/2	Definitivní přeložky a ochrana sítí NN PREDi, a. s. – 2. jáma
SO 15-74/4	Definitivní přeložky a ochrana sítí NN PREDi, a. s. – 4. jáma
SO 15-75/2	Přeložky sítí VO ELTODO a.s. v průběhu výstavby – 2. jáma
SO 15-75/3	Přeložky sítí VO ELTODO a.s. v průběhu výstavby – 3. jáma
SO 15-75/4	Přeložky sítí VO ELTODO a.s. v průběhu výstavby – 4. jáma
SO 15-76/2	Definitivní přeložky sítí VO ELTODO a.s. – 2. jáma
SO 15-76/3	Definitivní přeložky sítí VO ELTODO a.s. – 3. jáma

SO 15-77/4	Přeložky sítí SŽDC
SO 15-80/21	Přeložky metalických kabelů CETIN – 2.jáma
SO 15-80/22	Přeložky optických kabelů CETIN – 2.jáma
SO 15-80/30	Přeložky optických kabelů TSK
SO 15-80/4	Přeložky sítí CETIN – 4. jáma
SO 15-82/2	Přeložky sítí T-Mobile (dříve GTS) – 2. jáma
SO 15-83/2	Přeložky sítí T-Mobile – 2. jáma
SO 15-84/2	Přeložky sítí UPC – 2. jáma
SO 15-85/2	Přeložky sítí Dial Telecom – 2. jáma
SO 15-86/2	Přeložky optických sítí Pražská teplárenská – 2.jáma
SO 15-87/4	Přeložky sdělovacích sítí SŽDC – 4.jáma
SO 15-89/4	Přeložky sítí ČD-Telematika – 4. jáma
SO 16-01	Příprava území
SO 16-02	Vjezdy a výjezdy na staveniště
SO 16-03	Vodovodní přípojka staveniště NAK1
SO 16-04/01	Jednotná kanalizační přípojka staveniště NAK1
SO 16-08	Ochrana pěšního provozu
SO 16-09	Ochrana inž. sítí
SO 16-69	Kanalizační přípojka ZNJ
SO 17-01	Příprava území
SO 17-02	Vjezdy a výjezdy na staveniště
SO 17-03	Vodovodní přípojka staveniště NEK1 a NEK2
SO 17-04/01	Splašková kanalizační přípojka staveniště NEK1 a NEK2
SO 17-04/02	Nefekální kanalizační přípojka staveniště NEK1 a NEK2
SO 17-04/03	Jednotná kanalizační přípojka staveniště NEK1
SO 17-06/01	El. přípojka VN staveniště NEK1 a NEK2
SO 17-06/02	El. přípojka VN staveniště NEK1-jih
SO 17-08	Ochrana pěšního provozu
SO 17-09	Ochrana inž. sítí
SO 17-31/20	Provizorní SSZ 4.406 Vídeňská - Zálesí
SO 17-31/50	Definitivní koordinační kabel SSZ 4.406 Vídeňská - Zálesí
SO 17-31/60	Provizorní koordinační kabel SSZ 4.406 Vídeňská - Zálesí
SO 17-40	Provizorní dopravní značení
SO 17-50	Definitivní dopravní značení
SO 17-51	Přeložka vodovodu DN 200 sever - definitivní
SO 17-52	Přeložka vodovodu DN 200 jih - definitivní
SO 17-53	Provizorní přeložka dvou vodovodů DN 200
SO 17-55	Přeložka kanalizací DN 800 a DN 600
SO 17-56	Vstupní šachta na stoce 3600/2400
SO 17-59	Úpravy kanalizací
SO 17-61/01	Přeložka NTL plynovodu dn315 - definitivní
SO 17-61/02	Přeložka NTL plynovodu DN250 - provizorní
SO 17-62/01	Přeložka horkovodu DN500 - definitivní
SO 17-62/02	Přeložka horkovodu DN500 - provizorní
SO 17-64	Vodovodní přípojka zázemí BUS
SO 17-65	Kanalizační přípojka zázemí BUS
SO 17-67	Kanalizační přípojky odvodnění
SO 17-68	Vodovodní přípojka stanice
SO 17-69/10	Kanalizační přípojka stanice - jih
SO 17-70	El. přípojka NN pro zázemí BUS
SO 17-74	Definitivní přeložky kabelů NN PREDi a.s.
SO 17-77	Nové VO (ELTODO)
SO 17-80	Přeložka kabelů CETIN (dříve Telefónica)
SO 17-81/01	Přeložka kabelů T-Mobile (dříve GTSN)
SO 17-81/02	Přeložka kabelů Akademie věd ČR
SO 17-81/03	Přeložka kabelů ČEZ
SO 17-82	Přeložka kabelů UPC
SO 17-83	Přeložka kabelů T-Mobile (dříve T-Systems)
SO 17-84	Přeložka kabelů Sitel

SO 18-08	Ochrana pěšího provozu
SO 19-01	Příprava území
SO 19-02	Vjezdy a výjezdy na stavenišťě
SO 19-03/01	Vodovodní přípojka stavenišťě ND1
SO 19-03/02	Vodovodní přípojka stavenišťě ND2
SO 19-03/03	Vodovodní přípojka stavenišťě ND3 - sever
SO 19-03/04	Vodovodní přípojka stavenišťě ND3 - jih
SO 19-03/05	Vodovodní přípojka stavenišťě ND4
SO 19-04/01	Splašková kanalizační přípojka stavenišťě ND1
SO 19-04/02	Nefekální kanalizační přípojka stavenišťě ND1
SO 19-04/03	Nefekální kanalizační přípojka stavenišťě ND2
SO 19-04/04	Splašková kanalizační přípojka stavenišťě ND3
SO 19-04/05	Nefekální kanalizační přípojka stavenišťě ND3 - jih
SO 19-04/06	Nefekální kanalizační přípojka stavenišťě ND3 - sever
SO 19-04/07	Nefekální kanalizační přípojka stavenišťě ND4
SO 19-06/10	El. přípojka VN stavenišťě ND1
SO 19-06/20	El. přípojka VN stavenišťě ND2
SO 19-06/30	El. přípojka VN stavenišťě ND3
SO 19-06/40	El. přípojka VN stavenišťě ND4
SO 19-08	Ochrana pěšího provozu
SO 19-09	Ochrana inž. sítí
SO 19-31/20	Provizorní SSZ 4.490 Libušská - Durychova
SO 19-31/60	Provizorní koordinační kabel SSZ 4.490 Libušská - Durychova
SO 19-40	Provizorní dopravní značení
SO 19-41	Provizorní úpravy vozovek a chodníků
SO 19-50	Definitivní dopravní značení
SO 19-51	Přeložka vodovodu DN 150
SO 19-52	Nový vodovod DN 150
SO 19-55	Splašková stoka DN 250
SO 19-56	Přeložka kanalizace DN 250
SO 19-61/01	Přeložka STL plynovodu dn225 - definitivní
SO 19-61/02	Přeložka STL plynovodu DN200 - provizorní
SO 19-66/10	Splašková přípojka pošty - přeložka
SO 19-66/20	Nefekální přípojka pošty - přeložka
SO 19-67	Kanalizační přípojky odvodnění
SO 19-68/01	Vodovodní přípojka stanice
SO 19-68/02	Vodovodní přípojka stanice-jih
SO 19-69/10	Kanalizační přípojka stanice fekální - jih
SO 19-69/20	Kanalizační přípojka stanice nefekální - jih
SO 19-69/30	Kanalizační přípojka stanice fekální - sever
SO 19-69/40	Kanalizační přípojka stanice nefekální - sever
SO 19-70	Kanalizační přípojka ZNJ
SO 19-81	Přeložka kabelů Cetin
SO 51-55	Obchodní měření spotřeby el. energie pro stanici metra Pankrác
SO 51-56	Obchodní měření spotřeby el. energie pro stanici metra Nové Dvory
SO 51-98	Kolejová doprava
SO 61-01	Příprava území
SO 61-02	Vjezdy a výjezdy na stavenišťě
SO 61-05	El. přípojka VN stavenišťě
SO 61-07	Zrušení telefonní přípojky stavenišťě
SO 61-08	Ochrana pěšího provozu
SO 61-09	Ochrana inž. sítí
SO 61-20	Nádražní budova železniční stanice Krč-sdružený objekt
SO 61-23	Železniční nástupiště
SO 61-27	Provizorní nástupiště
SO 61-29	Kabelovody v nástupištích
SO 61-50	Železniční svršek
SO 61-51	Železniční spodek
SO 61-68/01	Vodovodní přípojka - budova SŽDC

SO 61-69/01	Kanalizační přípojka splaš. - budova SŽDC
SO 61-69/03	Kanalizační přípojka deš. budova SŽDC
SO 61-71/01	ŽST Praha Krč, SZZ
SO 61-71/02	Praha Braník - Praha Krč, TZZ
SO 61-71/03	Odbočka Tunel - Praha Krč, TZZ
SO 61-71/04	Praha Krč - Praha Vršovice os.n., TZZ
SO 61-71/05	Praha Krč - Praha Vršovice seř.n., TZZ
SO 61-72/01	ŽST Praha Krč, místní kabelizace
SO 61-72/02	ŽST Praha Krč, úpravy stávajících DK
SO 61-72/03	ŽST Praha Krč, úpravy stávajících ZOK/MOK ČD-Telematika a.s.
SO 61-72/04	ŽST Praha Krč - Žst. Praha Braník, POK
SO 61-72/05	ŽST Praha Krč, úprava přenosového systému
SO 61-72/06	ŽST Praha Krč, ITZ
SO 61-72/07	ŽST Praha Krč, ASHS
SO 61-72/08	ŽST Praha Krč, EZS
SO 61-72/09	ŽST Praha Krč, sdělovací zařízení
SO 61-72/10	ŽST Praha Krč, kamerový systém
SO 61-72/11	ŽST Praha Krč, rozhlasové zařízení
SO 61-72/12	ŽST Praha Krč, informační systém
SO 61-72/13	ŽST Praha Krč, úprava TRS
SO 61-73/01	ŽST Praha Krč, úprava DŘT
SO 61-73/02	ED Křenovka, úprava DŘT
SO 61-74/01	STS 6 kV, 50 Hz, technologie
SO 61-74/02	STS 6 kV, 50 Hz, náhradní zdroj
SO 61-74/03	TS 22/0,4 kV, technologie – část SŽDC
SO 61-74/04	TS 22/0,4 kV SŽDC, technologie - část PRE
SO 61-75/01	ŽST Praha Krč, úprava trakčního vedení
SO 61-75/02	ŽST Praha Krč, úprava ukolejnění
SO 61-75/03	ŽST Praha Krč, úprava ZOK, ČD Telematika
SO 61-76/01	ŽST Praha Krč, elektrický ohřev výhybek
SO 61-77/01	ŽST Praha Krč, úprava rozvodu nn a osvětlení
SO 61-77/02	ŽST Praha Krč, úprava DOO
SO 61-77/03	ŽST Praha Krč, úprava rozvodu vn 6kV 50Hz
SO 61-77/04	ŽST Praha Krč, rozvody nn a osvětlení podchodu
SO 61-77/05	ŽST Praha Krč, osvětlení přístupové komunikace
SO 63-01	Příprava území
SO 63-02	Vjezdy a výjezdy na staveniště
SO 63-03	Zrušení vodovodní přípojky staveniště ND3
SO 63-04	Zrušení kanalizačních přípojek staveniště ND3
SO 63-06	El. přípojka NN staveniště
SO 63-08	Ochrana pěšího provozu
SO 63-09	Ochrana inž. sítí
SO 63-40	Provizorní dopravní značení
SO 63-50	Definitivní dopravní značení
SO 63-67	Kanalizační přípojka odvodnění
SO 63-68	Vodovodní přípojka
SO 63-69	Kanalizační přípojka P+R splašková
SO 63-71	El. přípojka NN
SO 63-75	Venkovní osvětlení
SO 21-08	Ochrana pěšího provozu
SO 21-40	Provizorní dopravní značení
SO 21-50	Definitivní dopravní značení
SO 21-76/50	Definitivní přeložka a ochrana VO (ELTODO)
SO 23-08	Ochrana pěšího provozu
SO 23-09	Ochrana inž. sítí
SO 24-08	Ochrana pěšího provozu
SO 25-01	Příprava území
SO 25-02	Vjezdy a výjezdy na staveniště
SO 25-03	Vodovodní přípojka staveniště PI-DPI

SO 25-04	Kanalizační přípojka staveniště PI-DPI
SO 25-06	El. přípojka VN staveniště PI-DPI
SO 25-08	Ochrana pěšího provozu
SO 25-09	Ochrana inž. sítí