

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



Příloha č. 3c)
**ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY
ZÁMĚR PROJEKTU**

„Rekonstrukce ŽST Milevsko“

Datum vydání: 01.04.2019

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1. PŘEDMĚT ZADÁNÍ.....	3
1.2. HLAVNÍ CÍLE STAVBY	3
1.3. MÍSTO STAVBY	3
1.4. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI (NEBO CHARAKTERISTIKA OBJEKTU, ZAŘÍZENÍ)	4
2. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	5
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	5
4.1. VŠEOBECNĚ	5
4.2. DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	5
4.3. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	6
4.4. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	7
4.5. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘŤ, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ.....	7
4.6. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	8
4.7. NÁSTUPIŠTĚ	10
4.8. ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	10
4.9. MOSTY, PROPUSTKY, ZDI	12
4.10. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY	12
4.11. GEODETICKÁ DOKUMENTACE	13
4.12. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	13
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	13
5.1. VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU.....	13
5.2. OSTATNÍ.....	14
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY.....	14

SEZNAM ZKRATEK

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

DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
EMZ.....	Elektromagnetický zámek
EOV	Elektrický ohřev výhybek
EPS	Elektronický požární systém
EDD	Elektronický dopravní deník
MRS	Místní rádiová síť
NAD	Náhradní autobusová doprava
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
SSTZ	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
TRS	Traťový radiový systém
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
ÚTS	Územně technická studie
VB	Výpravní budova

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je zpracování Záměru projektu včetně doprovodné dokumentace pro stavbu „Rekonstrukce ŽST Milevsko“. Požaduje se zhotovit Záměr projektu včetně doprovodné dokumentace v nezbytně nutném rozsahu.
- 1.1.2. Zhotovitel zpracuje záměr projektu včetně nezbytných příloh dle Směrnice č. V-2/2012 v platném znění. „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění, včetně příloh (ke stažení: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Ministerstvo/Vnitrorezortni-predpisy-\(1\)/Vnitrorezortni-predpisy/Smernice-V-2-2012,-zmena-c-4-dopravni-infrastruktura.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Ministerstvo/Vnitrorezortni-predpisy-(1)/Vnitrorezortni-predpisy/Smernice-V-2-2012,-zmena-c-4-dopravni-infrastruktura.pdf.aspx)).
- 1.1.3. Hodnocení ekonomické efektivity (dále EH) bude zpracováno dle platné metodiky pro hodnocení investic projektů železniční infrastruktury včetně CBA tabulek v platném znění.
- 1.1.4. V případě, že v průběhu zpracování díla dojde ke změně některé ze směrnic pro zhotovení Záměru projektu, bude zhotovitel takovou změnu akceptovat.

1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Hlavním cílem stavby je v koordinaci s městem Milevskem vybudování přestupního terminálu veřejné dopravy v prostoru ŽST Milevsko a vytvoření odpovídajících podmínek pro zajištění přestupních vazeb mezi regionální autobusovou dopravou, městskou hromadnou dopravou a drážní dopravou, vybudování odpovídajících parkovacích ploch atd.. Město Milevsko zajistí projektovou přípravu, realizaci a provoz navazujícího terminálu (autobusová stání, stání pro výlukové autobusy, manipulační plochy, zastřešení, parkovací místa v systému P + R, K + R a B + R).
- 1.2.2. Dalším neméně důležitým cílem stavby je zvýšení rychlosti, zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu, zajištění splnění požadavků interoperability, zvýšení komfortu pro cestující, zajištění odpovídajícího zázemí pro cestující a pro zaměstnance provozovatele dráhy, zajištění úspory energie, zajištění splnění požadavků platné legislativy.

1.3. Místo stavby

- 1.3.1. Železniční stanice Milevsko leží v žkm 26,686 regionální dráhy č. 201 Tábor – Písek. Začátek stavby je v traťovém úseku Božejovice – Milevsko žkm 17,300 – konec stavby je v traťovém úseku Milevsko – Branice žkm 31,750.
- 1.3.2. Nová kabelizace bude nad rámec výše uvedeného řešena v celém úseku Božejovice – Milevsko – Branice.
- 1.3.3. Kraj: Jihočeský kraj
Okres: Písek
Katastrální území: Okrouhlá, Líšnice u Sepekova, Milevsko, Sepekov, Božetice, Nové Dvory u Opařan, Božejovice
Traťový úsek: Božejovice – Milevsko
Milevsko - Branice

1.4. Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Regionální dráha
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6/F4
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	282
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	702
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	201
Číslo traťového úseku	1811
Traťová třída zatížení	C3
Maximální traťová rychlost	do 80 km/h
Trakční soustava	NE
Počet traťových kolejí	Jednokolejná trať

- 1.4.1. Provoz na trati Tábor – Písek je řízen podle předpisu SŽDC D 1.
- 1.4.2. Správcem zařízení je SŽDC, OŘ Plzeň.

2. ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

- 2.1.1. „**Studie přestupního terminálu Milevsko**“, stupeň územně-technická studie (ÚTS), hlavním účelem studie bylo prověřit možnosti využití přednádražního prostoru a výpravní budovy v ŽST Milevsko pro vytvoření moderního přestupního terminálu a navrhnout jeho řešení a uspořádání, včetně rekonstrukce kolejiště stanice; zpracovatel METROPROJEKT Praha, a. s. (03/2017), zadavatel město Milevsko; studie byla zpracována v úzké spolupráci města Milevska, SŽDC a Jihočeského kraje a řádně projednána a odsouhlasena zástupci města Milevska, SŽDC i Jihočeského kraje (dále jen podkladová ÚTS), viz Příloha č. 1 (elektronicky).
- 2.1.2. „**Přestupní terminál Milevsko**“, stupeň DUR, navazuje na předchozí dokumentaci ve stupni ÚTS, předmětem této dokumentace je již konkrétní návrh řešení té části přestupního terminálu, jejíž přípravu a realizaci zajišťuje město Milevsko; zpracovatel Atelier M.A.A.T., s. r. o., Tábor (06/2017), zadavatel město Milevsko (dále jen podkladová DUR), viz Příloha č. 2 (elektronicky).
- 2.1.3. Podklady pro zadávací dokumentaci ke stavbě „**Rekonstrukce žst. Milevsko**“, vypracoval OŘ Plzeň dne 21. 6. 2018
- 2.1.4. Memorandum o partnerství a spolupráci při přípravě a realizaci projektu „**Přestupní terminál Milevsko**“; memorandum uzavřeno mezi SŽDC, městem Milevskem a Jihočeským krajem v 08/2017, viz Příloha č. 3 (elektronicky).
- 2.1.5. Dokumentaci a podklady od skutečného stávajícího stavu od jednotlivých Správ OŘ Plzeň a TÚDC si zhotovitel v rámci plnění předmětu díla zajistí samostatně u jednotlivých Správ OŘ Plzeň a TÚDC, které ji na vyžádání poskytnou.
- 2.1.6. Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven, čj.:20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018.
- 2.1.7. „Zpřesnění Sm. V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON“, SŽDC, O6 GŘ, v platném znění – příloha této zadávací dokumentace, dále jen „Zpřesnění Sm. V-2/2012“
- 2.1.8. „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“, MD, 2019
- 2.1.9. Cyklistická doprovodná infrastruktura, MD, 2010
- 2.1.10. Národní strategie cyklistické dopravy, MD, 2013

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1. Stavba musí respektovat vazbu na stavbu „Přestupní terminál Milevsko“.
- 3.1.2. Koordinace se stavbou přejezdu v km 23,011 (P6253) a přejezdu v km 23,969 (P6255) v akci: „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice - Milevsko“.
- 3.1.3. Koordinace se stavbou přejezdu v km 23,340 (P6254) v akci: „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor - Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov“.
- 3.1.4. Opravné a údržbové práce na železniční dopravní cestě a výpravní budově v ŽST Milevsko připravované a zajišťované příslušným OŘ.
- 3.1.5. Opravné práce OŘ, v rámci nichž budou během dvou let stávající morálně zastaralá staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie ŽST Božejovice a ŽST Branice nahrazena zařízeními 3. kategorie.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Hlavní náplní Záměru projektu je navrhnout rekonstrukci a přestavbu ŽST Milevsko v návaznosti na uzavřené Memorandum o partnerství a spolupráci při přípravě a realizaci projektu „Přestupní terminál Milevsko“ mezi městem Milevskem, SŽDC a Jihočeským krajem. Vybudování a příprava přestupního terminálu bude zabezpečena městem Milevskem. Na základě tohoto memoranda bude v rámci projektové přípravy navržena rekonstrukce výpravní budovy a potřebné části kolejiště stanice minimálně v rozsahu potřebném pro fungování nového přestupního terminálu. Město Milevsko pak zajistí projektovou přípravu, realizaci a provoz navazujícího terminálu (autobusová stání, stání pro výlukové autobusy, manipulační plochy, zastřešení, parkovací místa v systému P + R, K + R a B + R).
- 4.1.2. Na základě níže uvedených parametrů a požadavků bude dokumentace zpracovaná tak, aby zlepšila technické a technologické vlastnosti příslušné trati, byla provedena nutná rekonstrukce dopravních kolejí, výhybek a rekonstrukce, případně přestavba, umělých staveb. Návrh technického řešení musí být zpracovaný tak, aby provázanost jednotlivých stavebních úprav bylo možné v případě potřeby redukovat s ohledem na ekonomickou efektivitu stavby. Navržená řešení budou plně respektovat platné technické specifikace interoperability.
- 4.1.3. Při návrhu technického řešení bude provedena koordinace stavby s investiční akcí „Přestupní terminál Milevsko“ (viz podkladová DUR). Navržená technická řešení musí být vzájemně v souladu.
- 4.1.4. Ekonomické hodnocení předloží Zhotovitel před dokončením ke kontrole Objednateli.
- 4.1.5. V průběhu prací si Zhotovitel zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami. Stejným způsobem si v případě potřeby zajistí potřebné vnitropodnikové směrnice SŽDC, Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, předpisy SŽDC, zaváděcí listy, normy TNŽ apod.

4.2. Dopravní technologie

- 4.2.1. Součástí dokumentace bude zpracování dopravní technologie, ze které vzejdou požadavky na nový rozsah infrastruktury, počet a délku nástupištních hran v dopravně. Budou uvedeny parametry typových vlaků. Dopravní technologie bude zpracována v rozsahu dle Směrnice GŘ 11/2006, příloha č. 1.
- 4.2.2. Podkladem pro zpracování dopravně-technologické části budou výstupy z podkladové ÚTS.
- 4.2.3. Modelový GVD bude v návaznosti na podkladovou ÚTS zpracován pro celou trať Tábor – Milevsko – Písek – Ražice (– Strakonice) a bude zohledňovat všechny připravované investiční akce a opravné/údržbové práce na řešené trati, které mají/budou mít vliv na konstrukci GVD (zkrácení jízdních dob, provozních intervalů atd.).

- 4.2.4. Výhledový rozsah a organizace osobní dopravy budou potvrzeny ze strany dotčených objednatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí SŽDC GŘ O26. Přehled frekvence cestujících si zajistí Zhotovitel dokumentace.
- 4.2.5. Bude stanoven potřebný rozsah a počet výluk na dotčeném zařízení ŽDC nutných k provedení stavebních prací.

4.3. Zabezpečovací zařízení

Popis stávajícího stavu

- 4.3.1. Staniční zabezpečovací zařízení v žst Milevsko je 2. kategorie s ústředním stavědlem, světelnými návěstidly a mechanickými přestavníky.
- 4.3.2. V železniční stanici Božejovice je zabezpečovací zařízení 2. kategorie – ústřední stavědlo s nezávislými návěstidly.
- 4.3.3. Železniční stanice Branice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie typu TEST 14, doplněné závislými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou.
- 4.3.4. Traťová zabezpečovací zařízení v navazujících traťových úsecích Božejovice – Milevsko a Milevsko – Branice nejsou instalována. Jízda vlaků se zabezpečuje telefonickým dorozumíváním a je dokumentována EDD. V mezistaničních úsecích Balkova Lhota – Božejovice – Milevsko – Branice – Červená nad Vltavou je jízda zabezpečena TZZ 1. kategorie – telefonickým dorozumíváním.

Požadavky na nový stav

- 4.3.5. V železniční stanici Milevsko bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, ze kterého budou dálkově ovládaný sousední ŽST Božejovice a Branice.
- 4.3.6. Pro výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS nutno vzít v úvahu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8. 3. 2018“.
- 4.3.7. Jako prostředky pro spolupůsobení vlaků budou navrženy počítače náprav. Použité počítače náprav v oblasti kompatibility s drážními vozidly musí vyhovovat ČSN CLC/TS 50238-3 a aktuálně platnými TSI CCS. Vzhledem k použití počítačů náprav se předpokládá nasazení funkcionality VNPN dle TS 2/2014-S,Z.
- 4.3.8. V mezistaničních úsecích Božejovice – Milevsko a Milevsko – Branice bude vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků budou použity počítače náprav.
 - Z tohoto důvodu bude v úseku Božejovice – Milevsko a Milevsko – Branice položena nová kabelizace (kabel 10XN0.8 a HDPE trubka). V celém úseku Božejovice – Milevsko – Branice je dle základních technických specifikací pro optické kabely a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC (TP - OK 2017) požadováno zafouknutí optického kabelu s 48 vláknů do trubky HDPE – s navázáním na systém DOZ a TZZ a výhledově na systém DDTS.
 - Současně s vybudováním nové kabelizace a TZZ v úseku Božejovice – Milevsko – Branice přenést ovládání ŽST Božejovice a Branice do ŽST Milevsko. V návaznosti na dálkové ovládání uvedených ŽST bude v ŽST Milevsko vybudováno pracoviště dispečera DOZ pro řešenou trať a výpravčí ŽST Milevsko bude nově plnit roli dispečera DOZ. Umístění pracoviště dispečera DOZ je preferováno do prostoru stávajícího stavědla.
 - Zbudování pracoviště DOZ v Milevsku je uvažováno jako dočasné. Možnost tohoto řešení projedná zhotovitel dokumentace v souladu s ustanovením článku 3.1.12 Pokynu generálního ředitele Pracoviště pro dálkové řízení SŽDC PO-01/2019-GŘ (platným od 1.2.2019).
 - Pro vedení dopravní dokumentace po vybudování pracoviště DOZ nově zřídit GTN jako náhradu stávajícího EDD.
- 4.3.9. Návrh řešení zabezpečovacího zařízení (zejména TZZ, rozsah a parametry kabelizace) je nutné koordinovat s navazujícími stavbami „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v

traťovém úseku Božejovice – Milevsko" a „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor – Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov" a opravnými pracemi OŘ Plzeň.

- 4.3.10. Otázka zabezpečení centrálního přechodu na nástupiště výstražným zařízením pro přechod kolejí bude řešena v návaznosti na návrh kolejového řešení.
- 4.3.11. Součástí dokumentace musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ a TZZ.
- 4.3.12. Pro umístění technologií budou přednostně využity budovy v majetku SŽDC.
- 4.3.13. Instalaci tenkého klienta DDTS (pro ovládání EOVS) je třeba zajistit i na TO Milevsko.
- 4.3.14. Problematika řešení zabezpečení železničních přejezdů je souhrnně popsána v kapitole 4.8 Železniční přejezdy v rámci těchto ZTP.

4.4. Sdělovací zařízení

Popis stávajícího stavu

- 4.4.1. Trať je vybavena radiovým systémem TRS.
- 4.4.2. V současné době je technologie umístěna ve stávající výpravní budově ŽST Milevsko.
- 4.4.3. Ve správě OŘ SSZT : Zapojovač typu INOMA Mikro. Náhradní zapojovač INOMA. Napájecí zdroj INOMA EZ 8 - 24V, 6 V. Podružné hodiny do 10ks, napájené ss impulsy z hlavních hodin v Táboře. Opakovač hodinových impulsů. Rozhlasová ústředna AŽD AUB 4800, v kolejišti stožáry s reproduktory, společné ovládání s informačním systémem pro cestující.
- 4.4.4. Ve správě TUDC : Dálkový kabel DK 43. DOK není. Traťový rádiový systém stuhový, základnová radiostanice v místě s místním nahráváním radioprovozu. Místní rádiový systém MRS. Telefonní ústředna TTC 2000 pro 16 účastníků, aktivních 10 účastníků. Informační systém pro cestující (monitor v hale), společné ovládání s rozhlasem. Modemy pracující v pásmu do 500 kHz.

Požadavky na nový stav

- 4.4.5. Pro umístění technologií budou přednostně využity budovy v majetku SŽDC.
- 4.4.6. Stávající traťový radiový systém TRS zůstane v provozu.
- 4.4.7. V ŽST Milevsko bude vybudován rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém v souladu se Směrnicí SŽDC č. 118.
- 4.4.8. Návrh informačního systému musí být současně koordinován s autobusovou částí terminálu a podkladovou DUR.
- 4.4.9. Technologické prostory budou chráněny poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem (dříve EZS a EPS).
- 4.4.10. Bude prověřeno zabezpečení ostatních částí objektu systémem PZTS a VSS.
- 4.4.11. Bude zřízeno provizorní propojení datové sítě SŽDC po metalickém dálkovém kabelu v úseku Božejovice – Balkova Lhota. Toto propojení bude využito pro diagnostiku zabezpečovacího zařízení, DDTS a DŘT, nesmí být použito pro komunikaci kamerového systému s kontrolně – analytickým centrem.
- 4.4.12. DDTS bude řešena do cílového stavu s integračním koncentrátorem v žst. Milevsko a komunikací po provizorním propojení datové sítě na integrační server v Českých Budějovicích. V žst. Milevsko bude instalován tenký klient DDTS s integrovaným ovládáním všech technologií nově zřizovaných ve stavbě v rozsahu podle TS 2/2008-ZSE třetí vydání.
- 4.4.13. Dopad do profese sdělovacího zařízení bude mít i řešení železničních přejezdů, které je souhrnně popsáno v kapitole 4.8 Železniční přejezdy v rámci těchto ZTP.

4.5. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Popis stávajícího stavu

- 4.5.1. V rozvaděči RE 01, který je umístěn zvenku na výpravní budově vpravo vedle vchodu na kryté nástupiště, je umístěn hlavní jistič. U čtvrté staniční koleje (u skladiště) je vybudován předtápěcí/zásuvkový stojan na HV řady 810 a 814. Zařízení je ve správě ČD, DKV Plzeň.

- 4.5.2. Kolejistiště je osvětleno 31 stožáry JŽ 14 a je rozdělena na 4 okruhy zapínání:
- božejovické zhlaví - 8 stožárů č. 1 – 8;
 - podél kolejistiště (směr Božejovice) - 10 stožárů č. 9 – 18;
 - podél kolejistiště (směr Branice) - 6 stožárů č. 19 – 24
 - branické zhlaví - 7 stožárů č. 25 – 31.
- 4.5.3. Prostory pro cestující osvětlují čtyři zářivková svítidla na krytém nástupišti a stožáry č. 15-21 v prostoru kolejistiště. Rozvaděč R01 k ovládání osvětlení je umístěn na stavědle, obsluhu provádí signalista.

Požadavky na nový stav

- 4.5.4. V rámci zpracování technického řešení je nutné prověřit příkon distribučních přípojek, tak aby vyhověly nově instalovanému příkonu technologických systémů. V novém řešení bude proveden návrh rekonstrukce již nevyhovující přípojky nn/vn. S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů nn a rozvodných skříní. Nové rozvody budou provedeny kabely uloženými v zemi, kabelové skříně a rozvaděče budou v provedení, které je v souladu s normami, předpisy a jsou schváleny pro použití u SŽDC.
- 4.5.5. El. přípojka - případné nové připojení je možné řešit ze vzdušného vedení 22 kV u areálu TO Milevsko. Vybudování nové kioskové trafostanice včetně rozvodny VN/NN lze řešit i umístěním do rekonstruovaného domku v areálu TO Milevsko, který je zapsán na LV 180, p. č. 2961, k. ú. Milevsko vlastníka ČD, nám. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1. Pozemek je ve skupině pozemků připraven k převodu na do majetku SŽDC a to „Dohodou o postupu majetkového vypořádání v rámci investiční výstavby“.
- 4.5.6. V rámci rekonstrukce ŽST Milevsko se předpokládá vybudování EOv dle požadavků v kolejové a dopravně-technologické části.
- 4.5.7. V rámci návrhu technického řešení bude v souladu s požadavky dopravní technologie řešena otázka vybudování předtápěcích/zásuvkových stojanů pro možnost odstavení motorových vozů/jednotek a HV (počet, umístění atd.).
- 4.5.8. Rekonstrukce osvětlení celé ŽST (nástupiště a přístupy, zpevněné a manipulační plochy a obě zhlaví), přesný rozsah nového osvětlení bude řešen zhotovitelem v rámci projekčních prací.
- 4.5.9. Návrh nového venkovního osvětlení železničních prostor, nástupiště a přístupových komunikací pro cestující bude podle požadavků nové normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, a předpisu SŽDC E11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.
- 4.5.10. Napájení SZZ, PZZ a TZZ bude splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.
- 4.5.11. Ovládání venkovního osvětlení a EOv musí být provozováno v režimu automatickém s možností manuální obsluhy. Osvětlení a EOv bude navrženo pro-začlenění do DDTS v souladu se směrnicí SŽDC TS 2/2008-ZSE. Všechna napájecí zařízení budou splňovat podmínky TSI-ENE a Směrnice GR č.16/2005

4.6. Železniční svršek a spodek

Popis stávajícího stavu

- 4.6.1. ŽST Milevsko se nachází v příznivých terénních podmínkách (rovinatý terén v podélném směru, v příčném směru je terén v mírném levostranném sklonu ve směru staničení). V prostoru stanice na „táborském“ zhlaví je v ev. km 26,018 stávající železniční most, na „píseckém“ zhlaví se v evidenčním km 27,030 nachází silniční nadjezd a v km 26,898 stávající železniční propustek.
- 4.6.2. V žst. se nachází 3 dopravní a 2 manipulační koleje. Nástupiště jsou zřízena u dvou dopravních kolejí, přístup na nástupiště je zajištěn pomocí úrovněného přechodu v km 26,690. Rychlost v hlavní koleji je 65 km/h, v předjízdnych kolejích 40 km/h.

- 4.6.3. Boční i čelní rampa u kolejí č. 4, resp. 6 jsou dlouhodobě nevyužívány. Manipulační kolej č. 4 je z části využívána k odstavování mechanismů ST Strakonice, TO Milevsko, z části k odstavování vozů určených k nakládce, případně jako VNVK. Využití koleje č. 4 pro všeobecnou nakládku a vykládku je však velmi omezené, protože volná plocha u této koleje je omezena na délku cca 25 m. Manipulační kolej č. 6 je vedena areálem společnosti FAST Kovošrot, s. r. o., který se nachází na pozemcích pronajatých od SŽDC. Kolej je tedy využívána především k nakládce železného šrotu, nicméně vzhledem k vlastnickým vztahům je kolej považována za plnohodnotnou VNVK a je k všeobecné nakládce a vykládce také prioritně využívána.
- 4.6.4. Do stanice jsou v současné době zaústěny 3 vlečky:
- Vlečka „AGPI Milevsko“, č. 2001, provozovatel JOANNES, s. r. o., zaústěna do koleje č. 1 výhybkou č. 1, využívána.
 - Vlečka „ZVVZ, a. s.“, č. 2150, provozovatel ZVVZ MACHINERY, a. s., zaústěna do koleje č. 3 výhybkou č. 5, využívána.
 - Vlečka „ZZN Strakonice, a. s. - vlečka Milevsko11, č. 2004, zaústěna do koleje č. 4, výhybku č. 7, vlečka zrušena rozhodnutím Drážního úřadu k 31. 7. 2015

Požadavek na nový stav

- 4.6.5. Návrh kolejového řešení bude vycházet z návrhu zpracovaného v rámci podkladové ÚTS. Bude navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku minimálně v rozsahu nebytném pro fungování nového přestupního terminálu a současně v rozsahu podloženém dopravně-technologickým posouzením.

Železniční svršek

- 4.6.6. Rekonstrukce železničního svršku je předpokládána od km 25,700 do km 27,600.
- 4.6.7. Vzhledem k předpokládanému pravidelnému využití koleje č. 2 pro vlaky ve směru Tábor – Písek (možnost přestupu „hrana-hrana“ v rámci nového terminálu) bude oproti řešení v podkladové ÚTS prověřena možnost úpravy táborského zhlaví tak, aby rychlost do kolejí č. 1 i 2 na táborském zhlaví odpovídala výhledové traťové rychlosti v navazujícím úseku trati směrem do Božejovic, včetně případných úprav technického řešení souvisejících s nutností zabezpečit centrální přechod přes kolej č. 2.
- 4.6.8. Vzhledem k předpokládanému pravidelnému využití koleje č. 2 pro vlaky ve směru Tábor – Písek (možnost přestupu „hrana-hrana“ v rámci nového terminálu) bude oproti řešení v podkladové ÚTS prověřena možnost úpravy píseckého zhlaví tak, aby rychlost do koleje č. 2 na tomto zhlaví byla 60 km/h.
- 4.6.9. V návaznosti na rozhodnutí Drážního úřadu o zrušení vlečky č. 2004 „ZZN Strakonice, a. s. - vlečka Milevsko“ bude přípojná výhybka na tuto vlečku snesena a vlečka bez náhrady odpojena.

Železniční spodek

- 4.6.10. V souladu s podkladovou ÚTS je předpokládána sanace spodku v rozsahu rekonstrukce železničního svršku včetně nového odvodnění. Způsob odvodnění kolejiště stanice je nutné koordinovat s návrhem odvodnění navazující plochy přestupního terminálu dle podkladové DUR.
- 4.6.11. Nad rámec podkladové ÚTS bude řešeno také odvodnění v prostoru přejezdu v km 25,723 (P6256).
- 4.6.12. V rámci návrhu odvodnění píseckého zhlaví doporučujeme v maximální možné míře využít stávající zrekonstruované odvodnění. Sanace spodku v rozsahu rekonstrukce výhybek.
- 4.6.13. Zhotovitel provede průzkum místním šetřením za účasti správce, zaměřený zejména na místa vyžadující časté zásahy v rámci údržby a na místa poruch, pro stanovení předpokládaných příčin a navržení vhodného řešení, zmapování stávajícího odvodnění a jeho stavu apod. Z místního šetření bude vyhotoven záznam, který bude obsahem

dokladové části. Dále pak bude součástí dokumentace geologická rešerše řešeného úseku stavby z archivních podkladů.

4.7. Nástupiště

Popis stávajícího stavu

4.7.1. V ŽST Milevsko jsou dvě úrovněová nástupiště konstrukce SUDOP:

- u koleje č. 1, délka 90 m (km 26,597 – 26,687), výška nástupní hrany 250 mm nad temenem kolejnice, přístup na nástupiště jedním úrovněovým přechodem v km 26,690;
- u koleje č. 2, délka 90 m (km 26,693 – 26,783), výška nástupní hrany 250 mm nad temenem kolejnice, přístup na nástupiště jedním úrovněovým přechodem v km 26,690.

Požadavky na nový stav

- 4.7.2. V souladu s podkladovou ÚTS a DUR budou ve stanici navržena nová bezbariérová nástupiště s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK, včetně navazujících ploch a přístupů. Délka a počet nástupišť budou potvrzeny/upřesněny v návaznosti na výhledový provozní koncept a požadavky dopravní technologie (v podkladové ÚTS navrhována dvě nástupiště o délce 90 m).
- 4.7.3. Přístup na nástupiště bude řešen bezbariérově pomocí centrálního přechodu. Otázka zabezpečení centrálního přechodu výstražným zařízením pro přechod kolejí bude řešena v návaznosti na návrh kolejového řešení.

4.8. Železniční přejezdy

4.8.1. Přejezd v km 19,284 (P6249)

Popis stávajícího stavu přejezdu P6249

4.8.1.1. Přejezd v km 19,284 (P6249) se nachází na účelové komunikaci a je ve stávajícím stavu zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Požadavky na nový stav přejezdu P6249

4.8.1.2. Bude prověřena možnost zrušení přejezdu bez náhrady, či s využitím a případnými úpravami stávajících komunikací. Se zabezpečením přejezdu pomocí PZS se neuvažuje, nebude řešeno v této stavbě.

4.8.2. Přejezd v km 20,129 (P6250)

Popis stávajícího stavu přejezdu P6250

4.8.2.1. Přejezd v km 20,129 (P6250) je ve stávajícím stavu zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Požadavky na nový stav přejezdu P6250

4.8.2.2. Bude prověřena možnost zrušení přejezdu bez náhrady, či s využitím a případnými úpravami stávajících komunikací. Se zabezpečením přejezdu pomocí PZS se neuvažuje, nebude řešeno v této stavbě.

4.8.3. Přejezd v km 21,286 (P6251)

Popis stávajícího stavu přejezdu P6251

4.8.3.1. Přejezd v km 21,286 (P6251) je ve stávajícím stavu zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Požadavky na nový stav přejezdu P6251

4.8.3.2. V návaznosti na stavbu nového TZZ v úseku Božejovice – Milevsko, včetně nové kabelizace, bude na tomto přejezdu navrženo nové PZS 3. kategorie (PZS 3SBI). Zároveň bude navrženo zhotovení nové přejezdové konstrukce.

4.8.4. Přejezd v km 21,944 (P6252)

Popis stávajícího stavu přejezdu P6252

4.8.4.1. Přejezd v km 21,944 (P6252) je ve stávajícím stavu zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Požadavky na nový stav přejezdu P6252

- 4.8.4.2. V rámci stavby bude projednána možnost zrušení tohoto přejezdu, popř. jeho trvalé uzavření nebo nahrazení. Pokud nebude možné přejezd zrušit/trvale uzavřít či nahradit, bude na tomto přejezdu v návaznosti na stavbu nového TZZ v úseku Božejovice – Milevsko, včetně nové kabelizace, navrženo nové PZS 3. kategorie (PZS 3SBI) a zhotovení nové přejezdové konstrukce.
- 4.8.5. **Přejezd v km 23,011 (P6253)**
Popis stávajícího stavu přejezdu P6253
- 4.8.5.1. Přejezd P6253 se v současnosti nachází na křížení s účelovou komunikací a je zabezpečen výstražným křížem. V předstihu před řešenou stavbou bude zabezpečen přejezd v rámci akce „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice - Milevsko“ - Viz kap. 3
Požadavky na nový stav přejezdu P6253
- 4.8.5.2. V rámci zadané stavby se zaváže PZS zhotovené předchozí stavbou do nově zřízeného TZZ.
- 4.8.6. **Přejezd v km 23,340 (P6254)**
Popis stávajícího stavu přejezdu P6254
- 4.8.6.1. Přejezd v km 23,340 (P6254) je ve stávajícím stavu zabezpečen PZM 2, obsluhovaným na místě závorářem Zv Sepekov. V předstihu před řešenou stavbou bude zabezpečen přejezd v rámci akce „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor - Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov“ - Viz kap. 3
Požadavky na nový stav přejezdu P6254
- 4.8.6.2. V rámci zadané stavby se zaváže PZS zhotovené předchozí stavbou do nově zřízeného TZZ.
- 4.8.7. **Přejezd v km 23,969 (P6255)**
Popis stávajícího stavu přejezdu P6255
- 4.8.7.1. Přejezd v km 23,969 (P6255) se nachází na křížení s účelovou komunikací, je ve stávajícím stavu zabezpečen pouze výstražnými kříži. V předstihu před řešenou stavbou bude zabezpečen přejezd v rámci akce „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice - Milevsko“, v rámci které bude rovněž provedeno doplnění kabelizace v úseku Božejovice-Milevsko - Viz kap. 3
Požadavky na nový stav přejezdu P6255
- 4.8.7.2. V rámci zadané stavby se zaváže PZS zhotovené předchozí stavbou do nově zřízeného TZZ.
- 4.8.8. **Přejezd v km 25,723 (P6256)**
Popis stávajícího stavu přejezdu P6256
- 4.8.8.1. Přejezd v km 25,723 (P6256) je ve stávajícím stavu 3 kolejný (2 koleje vlečky + traťová kolej) a je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
Požadavky na nový stav přejezdu P6256
- 4.8.8.2. Bude prověřena možnost zrušení přejezdu na řešené trati bez náhrady, či s využitím a případnými úpravami stávajících komunikací při zachování dvoukolejného přejezdu přes vlečku. Bude-li zrušení či náhrada neprojednatelná, bude prověřena možnost rozdělení stávajícího přejezdu na dva samostatné (přejezd přes traťovou kolej nově zabezpečit PZS včetně nové přejezdové konstrukce a napojení na stávající komunikaci, vlečkový přejezd vést nově jako samostatný a ponechat zabezpečený pouze výstražnými kříži plně ve správě vlečkaře). Toto řešení nutno předjednat s DÚ. Provéřit účelnost začlenění nového PZS do obvodu ŽST.
- 4.8.9. **Přejezd v km 29,482 (P6257)**
Popis stávajícího stavu přejezdu P6257

4.8.9.1. Přejezd v km 29,482 (P6257) je ve stávajícím stavu zabezpečen PZS 3SBL (3. kategorie) s přejezdnicí a snímači počítačů náprav.

Požadavky na nový stav přejezdu

4.8.9.2. V rámci nového stavu bude řešena změna z PZS 3SBL na PZS 3SBI se stažením kontrol do ŽST Milevsko. PZS bude zavázáno do zřizovaného TZZ.

4.8.1. Přejezd v km 29,920 (P6258)

Popis stávajícího stavu přejezdu P6258

4.8.1.1. Přejezd v km 23,920 (P6258) se nachází na křížení s účelovou komunikací, je ve stávajícím stavu zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Požadavky na nový stav přejezdu P6258

4.8.1.2. Bude prověřena možnost zrušení přejezdu bez náhrady, či s využitím a případnými úpravami stávajících komunikací. Se zabezpečením přejezdu pomocí PZS se neuvažuje, nebude řešeno v této stavbě.

4.8.2. Přejezd v km 31,104 (P6259)

Popis stávajícího stavu přejezdu P6259

4.8.2.1. Přejezd v km 31,104 (P6259) je ve stávajícím stavu zabezpečen PZS 3SBI (3. kategorie) se snímači počítačů náprav.

Požadavky na nový stav přejezdu

4.8.2.2. Stávající PZS bude zavázáno do zřizovaného TZZ.

4.9. Mosty, propustky, zdi

4.9.1. Propustek v km 26,898

Popis stávajícího stavu propustku v km 26.898

4.9.1.1. Stávající délka propustku je 29 m, výška: 2,20 m a světlá kolmá výška: 1,10 m, propustek hodnocen stupněm 2. Pod 1. a 2. staniční kolejí původní kamenný deskový propustek ve špatném stavu. Pod 3. a 4. staniční kolejí novější železobetonová desková konstrukce.

Požadavky na nový stav propustku v km 26.898

4.9.1.2. Provést přestavbu na železobetonový trubní propustek, průměr roury cca 1 m (nutno ověřit hydrotechnickým výpočtem) s kolmými čely včetně nového zábradlí.

4.10. Pozemní stavební objekty

Popis stávajícího stavu výpravní budova

4.10.1. V obvodu ŽST Milevsko se nachází výpravní budova pro odbavení cestujících s prostory pro řízení provozu, hygienické zázemí pro obsluhu i cestujících. Z výpravní budovy zůstane zachována hlavní část a stavědlo. Přístavba s veřejnými WC bude zdemolována v rámci navazující stavby přestupního terminálu v souladu s podkladovou DUR.

Požadavky na nový stav výpravní budovy

4.10.2. Prostory a dispozice výpravní budovy budou v rámci stavby odpovídajícím způsobem stavebně upraveny s cílem umístit do výpravní budovy:

- Zázemí pro zaměstnance řízení provozu, popř. další zázemí pro potřeby provozovatele dráhy, dopravní kancelář s pracovištěm dispečera DOZ;
- Zázemí přestupního terminálu (čekárna, veřejné WC, pokladna a informační centrum – nutno koordinovat jako společné pracoviště dopravců v železniční a autobusové dopravě a města Milevska s možností budoucího rozšíření o informační centrum IDS);
- Zázemí pro řidiče autobusů;

- V souladu s výše uvedeným je rovněž preferováno umístění technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení do výpravní budovy (viz též kap. 4.4.5).

4.10.3. Předpokládá se zachování stávajících nájemních bytů ve výpravní budově

Orientační systém

- 4.10.4. V ŽST Milevsko bude vybudován orientační, systém. Návrh orientačního systému pro cestující musí respektovat Směrnici SŽDC č. 118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“, včetně navazujícího grafického manuálu. Návrh orientačního systému musí být současně koordinován s autobusovou částí terminálu a podkladovou DUR.

Traťový okrsek (TO) Milevsko

- 4.10.5. Vybudování nové vodovodní přípojky z VB. Vybudování nové kanalizační přípojky. Vybudování zpevněných ploch podél účelové koleje pro uložení materiálu. (Plochu odvodnit a zpevnit živičným povrchem). Dřevěný přístřešek naproti VB v km 26,600 - 26,700 je možné zbourat. Rozsah demolice bude upřesněn v rámci zpracování projektové dokumentace a s ohledem na návrh technického řešení.
- 4.10.6. Výstavba garáže pro kolejovou mechanizaci na konci účelové koleje SŽDC TO Milevsko. Garáž navrhujeme posunout do prostoru stávajícího dřevěného skladu - tím se zvětší užitná délka koleje i plocha pro uložení materiálu.
- 4.10.7. Kolej ukončit betonovým zarážedlem. Vybudovat sloupkovou prohlížecí jámu délky 5 m s postranním osvětlením. Jáma musí umožnit úplné zakrytí. Nové osvětlení garáže. Výstavba garáže pro užitkový automobil (vedle, případně za garáže pro MUV). Oplocení celého areálu TO + 2x vjezdová vrata - 1x pro automobily, 1x pro kolejovou mechanizaci.

4.11. Geodetická dokumentace

- 4.11.1. Objednatel zajistí prostřednictvím SŽG Praha železniční mapové podklady včetně geodetického zaměření a ŽBP v rozsahu km 17,300 – 31,750 do hranic dráhy, trati Tábor (mimo) – Písek (mimo) (TÚ 1811), které splňují TKP staveb státních drah.
- 4.11.2. Platné podklady z katastru nemovitostí si zajistí zhotovitel.
- 4.11.3. Zhotovitel vyřeší napojení nového směrového a výškového řešení osy koleje na všechny navazující úseky trati. Dokumentaci osy koleje pro všechny navazující úseky trati poskytne prostřednictvím Objednatele příslušná SŽG (je zpracovaný projekt stávajícího stavu).

4.12. Životní prostředí

- 4.12.1. Tato kapitola bude zpracována v obecné rovině v rozsahu kapitoly 8 ZP Přílohy č. 1 Směrnice MD č. V 2/2012 a seřazena následovně:
- popis jednotlivých složek životního prostředí,
 - ochrana přírody: identifikace lokalit NATURA 2000, zvláště chráněných území, významných krajinných prvků, prvků územního systému ekologické stability apod. v řešené oblasti,
 - hluk: případné změny hlukového zatížení (v návaznosti na část Dopravní a provozní technologie),
 - EIA: uveďte, zda záměr podléhá / nepodléhá zjišťovacímu řízení, případně záměr zařadte podle přílohy č. 1 zákona č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí,
 - odpady: specifikace odpadového hospodářství na základě dostupných archivních podkladů a informací od příslušných správců, bez provedení průzkumu. Prověřena bude zejména existence kontaminací, havarijních úniků a materiálu s obsahem azbestu, příp. jiných materiálů s nebezpečnými vlastnostmi. V případě zjištění některého z uvedených bodů bude svoláno místní šetření (přiznán bude zástupce zadavatele).

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1. Výluky železničního provozu

Bude zpracován návrh harmonogramu výstavby, včetně stanovení rozsahu a počtu nepřetržitých a denních výluk železničního provozu a požadavků na zajištění přepravy

cestujících náhradní autobusovou dopravou. Podmínky pro organizování výlukových činností jsou uvedeny v předpisu SŽDC D7/2 – Organizování výlukových činností.

Stavební postupy budou navrženy tak, aby byly minimalizovány dopady do železničního provozu. S ohledem na zajištění obsluhy stanice nákladní dopravou bude harmonogram stavebních prací navržen tak, aby bylo možné ŽST Milevsko obsluhovat v co největší možné míře vždy alespoň z jednoho směru (ve směru od Tábora nebo od Písku). V době výluk budou vlaky osobní dopravy nahrazeny NAD, která bude vedena po předem vytipovaných objízdných trasách (ty budou navrženy v rámci zpracování této dokumentace).

Náklady NAD budou zahrnuty do CIN stavby v Souhrnném rozpočtu.

V rámci prvního dílčího odevzdání budou zpracovány k odsouhlasení doprovodná dokumentace dle bodu 5.2. a ekonomické hodnocení. Po odsouhlasení uvedeného ze strany objednatele a O6 budou dopracovány zbylé náležitosti ZP

5.2. Ostatní

Součástí zpracovaného Záměru projektu bude i doprovodná dokumentace. Součástí doprovodné dokumentace budou následující části: dopravní technologie, situace železniční stanice 1:1000 (včetně koordinace s navazující částí terminálu dle podkladové DUR), koordinační příčný řez v místě dopravního terminálu, napojení vleček, rámcový popis jednotlivých SO a PS v rozsahu souhrnné technické zprávy, průzkum železničního spodku formou místního šetření za účasti správce a geologická rešerše řešeného úseku stavby z archivních podkladů. Součástí plnění bude rovněž vyčíslení investičních nákladů, které bude provedeno podle platného sborníku SFDI pro oceňování železničních staveb ve stupni dokumentace ZP.

- 5.2.1. Pro výpravní budovu musí být v ZP vyhodnocena, zdůvodněna a obhájena potřeba stavebního zásahu a jeho rozsah v podrobnosti, kterou určuje „Zpřesnění Sm. V-2/2012“ pro Kapitulu 3 ZP, body 1-4.
- 5.2.2. Zpracování následujícího minima se týká obecně všech budov osobních nádraží (ON), které jsou v příslušném úseku traťového anebo staničního obvodu infrastrukturního projektu:
 - název a číslo dle SR 70, kategorii a absolutní pořadí budovy dle Směrnice SŽDC SM 122: Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 ;
 - zhodnocení vazeb na ostatní dopravní infrastrukturu a jejich stavu (VHD; IAD: P+R, K+R; cyklo doprava: B+R) vč. doložení jednání se zástupci samospráv o záměrech v oblasti dopravní infrastruktury v souvislosti s osobním nádražím;
 - zhodnocení aktuálního stavebně-technického stavu (protokoly o pravidelných prohlídkách);
 - schéma funkčního využití budovy (pro aktuální stav);
 - popis stávající technologie v budově a prověření možnosti umístění nové technologie do budovy ON.
- 5.2.3. Výsledkem vyhodnocení bude rozhodnutí o potřebě stavebního zásahu do budovy a navazující dopravní infrastruktury. Rozsah stavebního zásahu bude odpovídat principům kapitoly „Stavební připravenosti nemovitostí“ v materiálu „Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“ a bude popsán rozsah zahrnutý do připravované stavby a rozsah určený jako podklad pro budoucí nakládání s ON.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2. Ve VTP čl. 2.2.2 se ruší odkazy na Odbor správy majetku O28 a Odbor stavební O29 a přibývají odkazy na Odbor pozemních staveb O23 a Odbor prodeje a pronájmu O31.
- 6.1.3. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo
<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>.

- 6.1.4. Přílohy: Příloha 1: Zpřesnění Sm. V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON“, SŽDC, O6 GŘ

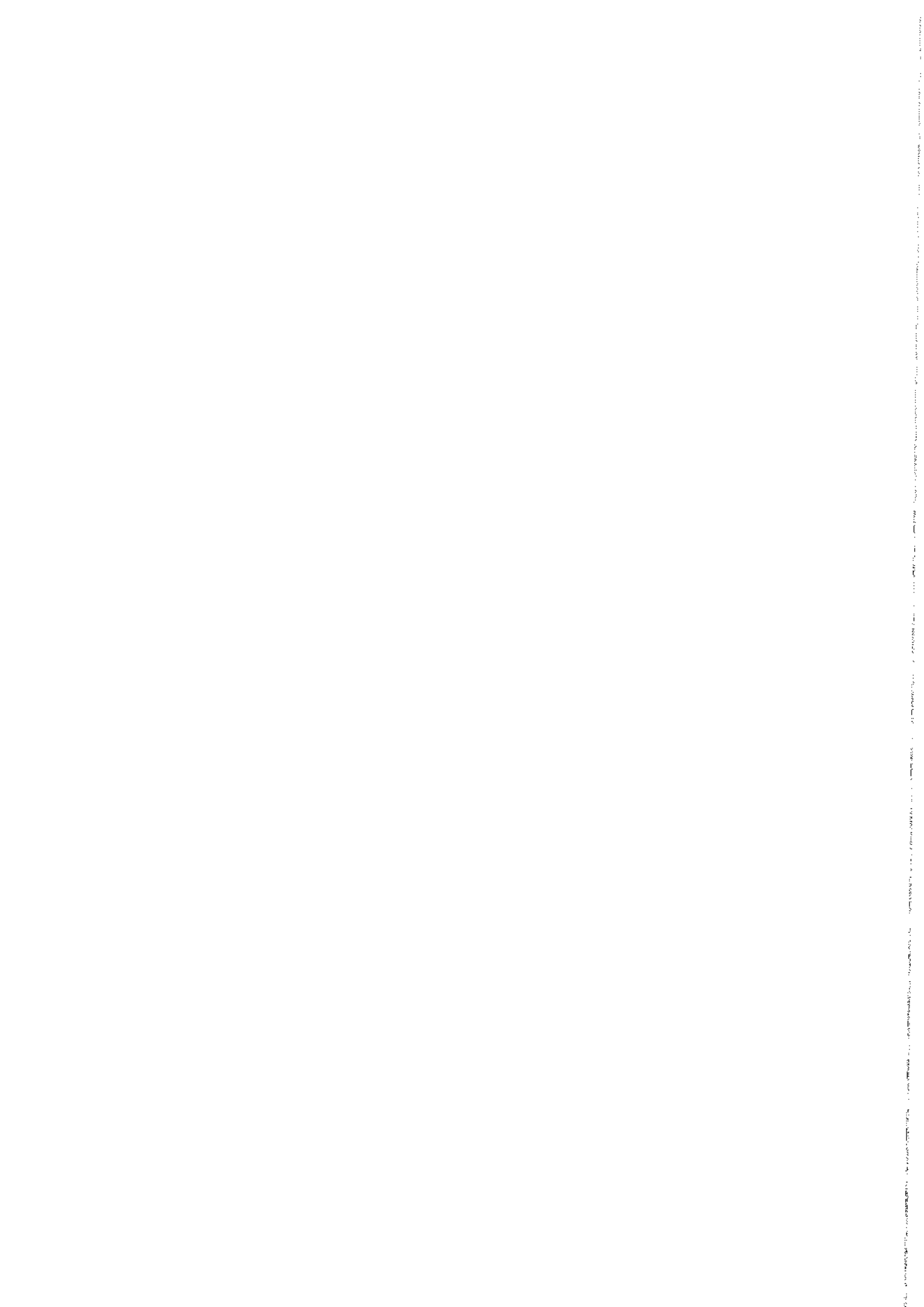
Dne : 16. 4.2019

Vypracoval: [REDACTED]

Dne: 16. 4. 2019

Schválil: [REDACTED]

náměstek ředitele pro techniku



Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 318640

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 591e5053-2de3-4310-bd70-addf5cd39f69

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Monika ŠÍMOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 25.06.2019 13:19:03



ce4a25af-3a36-4b98-97c4-ab9e4af91e64