

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

„Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy“

Datum vydání: 30. 7. 2019

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1 Předmět zadání	3
1.2 Hlavní cíle stavby	3
1.3 Umístění stavby	3
1.4 Základní charakteristika objektu	3
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.1 Závazné podklady pro zpracování	4
2.2 Ostatní podklady pro zpracování	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
4.1 Všeobecně	4
4.2 Dopravní technologie	5
4.3 Organizace výstavby	5
4.4 Zabezpečovací zařízení	5
4.5 Sdělovací zařízení	6
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	7
4.7 Nástupiště	8
4.8 Ostatní objekty	8
4.9 Pozemní stavební objekty	9
4.10 Životní prostředí	10
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	11
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	12
7. PŘÍLOHY	13

SEZNAM ZKRATEK

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

EZS	elektronická zabezpečovací technologie
EPS	elektrická požární signalizace
TRS	traťový radiový systém
SSZT	správa zabezpečovací a sdělovací techniky
PZTS	poplachový zabezpečovací a tísňový systém
VSS	dohledový videosystém
JOP	jednotné obslužné pracoviště

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování **Záměru projektu** (dále také jen ZP) **vč. doprovodné dokumentace** pro stavbu „**Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy**“.
- 1.1.2 Zhotovitel zpracuje záměr projektu včetně nezbytných příloh dle Směrnice V-2/2012 v platném znění. Hodnocení ekonomické efektivity bude zpracováno dle platné metodiky pro hodnocení investic projektů železniční infrastruktury včetně MKA tabulek v platném znění.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Cílem stavby je osobní nádraží v technickém, provozním i estetickém stavu, který je v souladu se zájmy SŽDC, odpovídá nárokům moderní dopravy a naplňuje vize z dokumentu: „*Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží*“. Stavba bude připravena v souladu se zájmy místní samosprávy města Klatovy a jeho územním plánem.
- 1.2.2 Budova železniční stanice Klatovy byla v roce 2014 prohlášena kulturní památkou. Záměr projektu navrhne rekonstrukci výpravní budovy i jejího okolí, tak aby odpovídala její památkové ochraně.

1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Výpravní budova žst. Klatovy (p. č. 1939/1, 1939/2), Nádražní 151, Klatovy III,339 01 Klatovy.

Pozemky č.1482/4, č.1482/2, v k.ú. Klatovy

Katastrální území: Klatovy č. 665797

Kraj: Plzeňský

TUDU: 0361 – H1

1.4 Základní charakteristika objektu

- 1.4.1 Železniční stanice Klatovy je situována cca 2 km severozápadně od historického centra Klatov na křižovatce dvou železničních tratí Plzeň – Železná Ruda (č.183) a Horažďovice – Domažlice (č. 185). Budova byla postavena v roce 1959 na místě původního nádraží, autorem je architekt Josef Danda.

- 1.4.2 Stávající budova železniční stanice má půdorysný tvar písmene U a stojí jižním směrem od trati. ŽST Klatovy zahrnuje samostatnou výpravní budovu s jejími dvorními křídly (trojpodlažní křídla), kterou doplňuje zastřešení nástupišť přednádražního prostoru. Veřejnou část tvoří vysoká odbavovací hala s půdorysnými rozměry 25 x 15 m a výškou 11 m. Odbavovací hala je spojena s nástupišti podchodem. V odbavovací hale se dochovala řada uměleckých prvků. Veřejná část je krytá valbovou střechou. Halu ze zbývajících stran obklopují dvoupodlažní trakty, kryté pultovými střechami.

V centrální části se nachází prostory pro cestující – odbavovací hala, WC, restaurace, bufet, čekárna, pokladna dopravce. Restaurace, bufet a čekárna jsou v současnosti prázdné a ve velice špatném technickém stavu.

Na centrální část navazuje dvojice paralelních křídel, které určují manipulační dvůr. Tato křídla jsou zastřešena sedlovou střechou. V severním křídle se nachází administrativní zázemí, provozní zázemí a také lékařské ordinace. V jižním křídle se nachází především bytové prostory.

V prostoru přednádraží se nachází dvojice železobetonových přístřešků, které kryjí celé průčelí hlavního vchodu do budovy, 1. nástupiště a autobusové stání.

Budova je napojena na plynovod, kanalizaci, vnitropodnikový vodovod, silnoproudé a NN vedení. Vytápění je plynové.

Na konci roku 2014 byla železniční stanice Klatovy prohlášena kulturní památkou.

Číslo dle SR 70	737452
Kategorie stanice dle UIC CODE 180	C
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle jízdního řádu	183
Správce objektu	OŘ Plzeň
Inventární číslo budovy	IC6000387958

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1 Zpřesnění Směrnice V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON – příloha č. 1 této zadávací dokumentace.
- 2.1.2 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013 – 2020, MD 2013.

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 Územní plán města Klatovy, AULÍK FIŠER ARCHITEKTI s.r.o. – 06/2016.
- 2.2.2 Zásady územního rozvoje pro Plzeňský kraj 12/2018 – aktualizace č. 4.
- 2.2.3 Politika územního rozvoje České republiky – 2015.
- 2.2.4 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží MD, 2019.
- 2.2.5 Cyklistická doprovodná infrastruktura, MD 2010.
- 2.2.6 SŽG Praha poskytne platné ŽBP v obvodu stanice Klatovy a mapové podklady v rozsahu km na TÚ 0361 km 48,5 – 49,5 do hranic dráhy.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1 „Revitalizace trati Přeštice (mimo) – Klatovy (mimo)“, stavba ve stádiu záměru projektu.
- 3.2 Stavba bude koordinována s plánovanou stavbou upravující bezbariérový přístup na nástupiště pro cestující, stavba v současnosti zavedena v Plánu investiční výstavby.
- 3.3 V územním plánu města Klatovy je zakresleno přesunutí autobusového nádraží do prostoru před vlakové nádraží (ozn. VPS1LD). Tímto záměrem se zabývala studie POVEDu. Součástí záměru projektu bude zjištění stavu přípravy výše uvedené akce a její zakreslení do výkresové části ZP z důvodu budoucí koordinace.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 V průběhu prací si zhotovitel zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami.

- 4.1.2 Zhotovitel požádá příslušný odbor památkové péče o závazné stanovisko k zamýšlené stavbě a o určení vstupních podmínek zamýšlené stavby. Stavbou se rozumí celý předmět ZP. Toto stanovisko a vstupní podmínky budou zohledněny v ZP.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 V žst. Klatovy je reléové staniční zabezpečovací zařízení, cestového systému dle TNŽ 342620 jde o zařízení 3. Kategorie. SZZ je obsluhováno místně z dopravní kanceláře výpravčím. Mezistaniční úsek Klatovy – Běšiny je vybaven automatickým hradlem bez oddílových návěstidel, mezistaniční úseky Klatovy – Švihov u Klatov a Klatovy – Janovice nad Úhlavou jsou vybaveny automatickým hradlem s oddílovými návěstidly. Dle TNŽ 34 2620 se jedná o zařízení 3. kategorie.
- 4.2.2 Výpravčí žst. Klatovy používá pro vedení dopravní dokumentace Elektronický dopravní deník (samostatné PC).
- 4.2.3 Spolu s výpravčím je v dopravní kanceláři operátor železniční dopravy, který obsluhuje staniční rozhlas INISS. Tento není automatizován je obsluhován čistě manuálně, má výstup na elektronickou tabuli v odbavovací hale a dále na nástupiště, kde je nadále využit pro výstup z INISS původní Pragotron.
- 4.2.4 S dopravní kanceláří sousedí pracoviště výpravčího DOZ, který řídí provoz trati Klatovy (mimo) – Plzeň hl.n. (mimo). V celé trati se jedná dle TNŽ 342620 o zařazení 3. kategorie. Obslužným pracovištěm JOP ovládá řídicí stavědlo, které je umístěno v žst. Chlumčany u Dobřan. Výpravčí DOZ dále pro celou trať obsluhuje INISS a starší období systému DDTS. Z trati Klatovy – Železná Ruda – Alžbětín má vyveden systém DDTS, který obsluhuje po dobu VDS výpravčího DOZ v žst. Železná Ruda – Alžbětín.
- 4.2.5 Dle „ Pokynu generálního ředitele 01/2019 – „ Pracoviště pro dálkové řízení“ se předpokládá, že po ukončení životnosti řídicího pracoviště v Klatovech, bude trať Plzeň hl. n. – Železná Ruda – Alžbětín ovládána z RDP Plzeň a záložní pracoviště bude zřízeno v žst. Železná Ruda – Alžbětín.

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 Jelikož projekt bude řešit komplexní návrh rekonstrukce objektu a budoucí realizace stavby bude probíhat za plného provozu, je potřeba již od tohoto stupně dokumentace řešit návrh organizace výstavby (ZOV). Projektant rovněž připraví veškeré podklady tak, aby v rámci realizace stavby byla umožněna případná etapizace prací pro zohlednění možností pohybu cestujících v souvislosti s funkcemi výpravní budovy a návazných služeb v okolí výpravní budovy a se zohledněním realizačních kapacit pro provedení samotných stavebních prací, to vše s ohledem na zajištění provozuschopnosti výpravní budovy, technologických zařízení včetně DNO, dopravní cesty, prostor nájemců čili bez výluk a bez přerušení jejich provozování, vyjma přerušení např. při přepojení na případná nová zařízení.

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 Železniční stanice Klatovy je vybavena zabezpečovacím zařízením 3.kategorie (dle TNŽ 34 2620) typu RZZ 71 s malorozměrovými relé, řízeno s ovládacího pultu výpravčím.

Návěstidla jsou světelná, výhybky osazeny elektromotorickými přestavníky. Dále jsou zde tři traťové zab. zařízení a to směrem na Železnou Rudu, Plzeň a Běšiny.

Reléová ústředna se nachází u prvního nástupiště, ve dvou samostatných místnostech. V suterénu se nachází dva kusy měničů pro kolejové obvody.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 V rámci rekonstrukce bude technicky prověřeno sloučení technologické části a její dislokace do méně rizikových prostor v 1 NP (ochrana před přívalovými dešti). Pokud bude v průběhu zpracování ZP rozhodnuto o přesunutí zabezpečovacího zařízení bude toto zahrnuto do nákladů stavby.
- 4.4.2.2 S ohledem na plánovanou modernizaci zabezpečovacího zařízení přípojných tratí bude zapotřebí 2 x větší prostor než je v současnosti- v projekční části počítat s navýšením prostor.
- 4.4.2.3 Pokud bude stěhování zabezpečovacího zařízení součástí stavby, je nutné definovat vliv na provoz zabezpečovacího zařízení a související organizaci výstavby.
- 4.4.2.4 V podmínkách stavby musí být zajištění ochrany zabezpečovacích zařízení před nečistotami a prachem ze stavby, aby byla zajištěna bezpečná a bezproblémová činnost výše uvedených technologií. Do objektů musí být zajištěn nepřetržitý bezpečný přístup pro provádění údržby a servisních zásahů.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 V suterénu VB Klatovy se nachází tři technologické místnosti: kabelovna, sdělovací místnost SŽDC a sdělovací místnost ČD – Telematiky. V žst. Klatovy se sbíhají dálkové, traťové, místní metalické kabely a optické dálkové. Ukončení metalické kabelizace se nachází v kabelovně, v případě optické kabelizace ve sdělovací místnosti SŽDC. Optická kabelizace ČD – Telematiky většinou ukončena ve sdělovací místnosti ČD – Telematiky.
- 4.5.1.2 Ve sdělovací místnosti SŽDC jsou umístěny následující technologie ve správě Technické ústředny dopravní cesty Praha (TÚDC Praha): telefonní ústředna PBX Ericsson pro uzel Klatovy, IP telefonní ústředna pro trať Klatovy – Železná Ruda, přenosové systémy SDH a MPLS, datový uzel Intranet, datový uzel TDS, informační zařízení Elektročas, záznamové zařízení ReDat, rádiové technologie, místní rozvod, zdroje 230 VAC a 48 VDC, akumulátory a klimatizace.
- 4.5.1.3 Ve sdělovací místnosti ČD – Telematiky se nachází skříň Rack s technologiemi ČD – T a stojan s akumulátory a klimatizace.
- 4.5.1.4 V 1. patře výpravní budovy se nachází na chodbě skříň se zákl. radiostanicemi ve správě TÚDC Praha.
- 4.5.1.5 Na střeše se nachází anténní stožáry s anténami ve správě TÚDC Praha a s parabolami / anténami v majetku ČD-T.
- 4.5.1.6 V žst. Klatovy se nachází několik datových uzlů Intranet ve správě TÚDC Praha.
- 4.5.1.7 Na nástupištích se nachází dvě jednostranné informační tabule a 8 oboustranných informačních tabulí. V podchodě se nalézá 7 jednostranných tabulí. Na nástupištích a podchodu se nachází informační tabule typu Pragotron (instalace 1986). V roce 2018 byla odbavovací hala vybavena novou informační tabulí (transreflexní LCD panely).
- 4.5.1.8 Dohledové kamery jsou nainstalovány v hale a na 1. nástupišti. Datové kabely jsou vedeny na roštu pod přístřeškem nástupiště. Záznamové zařízení je umístěno v místnosti sousedící s dopravní kanceláří a je uzamčené v RACkové skříni. V dopravní kanceláři je on-line monitorovací pracoviště kamerového systému, s možností ovládání dočasného nasměrování otočných kamer na 1. nástupišti.
- 4.5.1.9 V podmínkách stavby musí být zajištění ochrany sdělovacích a zabezpečovacích zařízení před nečistotami a prachem ze stavby, aby byla

zajištěna bezpečná a bezproblémová činnost výše uvedených technologií. Do objektů musí být zajištěn nepřetržitý bezpečný přístup pro provádění údržby a servis zásahů.

- 4.5.1.10 Rozhlas: ovládání centrálního hlasového systému je v PC v žst. Klatovy (automatické rozhlasové hlášení je součástí vizuálního informačního systému pro cestující). Rozhlasová ústředna je umístěna v technologickém objektu ve sdělovací místnosti v 1.PP. staniční rozhlas má okruhy pro informování cestující veřejnosti případně zaměstnanců v budově. Dále pak 3 větve do kolejiště pro podávání informací.
 - 4.5.1.11 Hodiny: jsou podružné vnitřní kulaté i vnější dvoustranné, řízeny hlavními hodinami a synchronizovány signálem z přijímače DCF. Radiová technologická síť (MRTS): v žst. Klatovy se nachází 3 x MRTS a 1 x TRS (ZR47,ZL47,ZO47, základová anténa). Antény jsou na stožáru na výpravní budově.
- 4.5.2 Požadavky na nový stav
- 4.5.2.1 V rámci projektu prověřit sloučení technologických částí a jejich dislokování do méně rizikových prostor v 1 NP.
 - 4.5.2.2 Na nástupištích a v podchodech bude navržena nová instalace informačního zařízení (informační zařízení ve správě SŽDC s.o. bude kompletně přebudováno v souladu se směrnicí SŽDC č. 118) vč. rozvodů a reproduktorů rozhlasu pro cestující a prověřena instalace PZTS a VSS ve správě SSZT.
 - 4.5.2.3 Návrh a realizace nového systému EZS, EPS (pokud to budou vyžadovat podmínky) a kamerového systému se záznamem. V rámci objektu počítat s umístěním racku těchto bezpečnostních technologií (bez ohledu na způsob přenosu na vzdálené pracoviště). V rámci projektu je nutné řešit i MZS (mechanické zábranné systémy).

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Ve stanici je trakční proudová soustava 25 kV 50 Hz.
- 4.6.1.2 Napájení hlavní budovy železniční stanice Klatovy je provedeno z distribuční trafostanice SŽDC a hlavní přívody jsou zavedeny do rozvodny NN v suterénu budovy do rozvaděče RH2. Odtud jsou napájeny všechny elektrické rozvody v budově železniční stanice. Rozvodná síť je 3PEN – AC – 50Hz-400V/TN-C.
- 4.6.1.3 Napájení soukromých bytů a pronajatých prostor je provedeno z rozvodu SŽDC a všude jsou osazeny soupravy podružných měření od SŽE.
- 4.6.1.4 Rozvaděče: rozvaděče O – RO3 – dopravní kancelář – osvětlení stanice.
Rozvaděč R15 – bývalá služební místnost informátora – osvětlení prostoru pro cestující
Rozvaděč R05 – dopravní kancelář – ovládání ohřevu výhybek
Rozvaděč RE – výpravní budova suterén – bytová část + komerční prostory
Rozvaděče zabezpečovacího zařízení jsou v reléové místnosti SSZT v přízemí dopravní části budovy za vstupem z 1. nástupiště do chodby.
- 4.6.1.5 Hlavní budova železniční stanice má vlastní hromosvodnou soustavu (typ – hřebenový). Současný hromosvod odpovídá více požadavkům zastaralé normy ČSN 341390, než souboru současně platných norem ČSN EN 62305.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 S celkovou rekonstrukcí silových rozvodů elektrické energie přemístit z 1. PP do 1. NP hlavní rozvodnu NN (která je už nyní z bezpečnostních důvodů na zvýšené podlaze).
- 4.6.2.2 Rekonstrukce výpravní budovy musí probíhat v souladu se stanoviskem vydaným O14 č.j. 32313/2017 – SŽDC – GR – O14 ze dne 7.8.2017.
- 4.6.2.3 V případě rekonstrukce střešního systému bude hromosvod uveden do souladu s ČSN EN 62305 (především vzdálenosti zemničů mezi sebou).

4.7 Nástupiště

4.7.1 Popis stávajícího stavu

4.7.1.1 **Nástupiště 1:**

Druh nástupiště: vnější – počet nástupních hran 1

Délka nástupiště: 211 m

Průměrná šířka nástupiště: 6 m

Zastřešení: atypické železobetonové

Mostní objekt (podchod – spodní stavba):

Délka mostu: 24,40 m

Šířka mostu: 34,05 m

Výška objektu: 3,45 m

Délka přemostění: 5,00 m

Počet nosných kčí.: 1

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 U prvního nástupiště bude provedena jeho celková rekonstrukce (jedná se především o vlastní nástupiště, přístřešek, oplocení atd.), včetně přeložení veškerého kabelového systému. Součástí rekonstrukce bude i nové osvětlení, kamerový systém (2 okruhy – provozní a bezpečnostní), zvukové projektory či směrové reproduktory
- 4.7.2.2 V souvislosti s rekonstrukcí 1. nástupiště je nutné prověřit osovou vzdálenost kol. č. 3 a 5, dále je potřeba uvažovat se směrovou a výškovou úpravou koleje č. 5 na celé délce rekonstrukce nástupiště s přesahem do záhlaví. V optimálním případě po zhodnocení stavu žel. svršku a spodku provést jeho rekonstrukci. U kusé koleje č. 7 je třeba vzhledem k blízkosti nástupiště, zhodnocení rizik dle MP „Návrh ukončení kusých kolejí“.
- 4.7.2.3 Rekonstrukce výpravní budovy musí být navržena tak, aby do budoucna umožnila modernizaci podchodu v místě vyústění vstupního schodiště z výpravní budovy do podchodu včetně výtahu a části podchodu pod 1. nástupištěm. V rámci rekonstrukce bude řešena rekonstrukce kanalizačního systému vč. boční ochrany u vstupů do podchodu. Nově instalované nebo rekonstruované osvětlení venkovního osvětlení dráhy bude splňovat požadavky Předpisu SŽDC E11.
- 4.7.2.4 Rekonstrukce nástupiště bude navrhována dle ČSN 734959.

4.8 Ostatní objekty

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

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

- 4.8.2 Součástí stavby budou rovněž nezbytné úpravy na dalších objektech vyvolané požadavky města Klatovy, případně jinými organizacemi.
- 4.8.3 V územním plánu Klatov je zakresleno přesunutí autobusového nádraží do prostoru před vlakové nádraží (ozn. VPS1LD). Tímto záměrem se zabývala studie POVEDu. Zhotovitel v rámci zpracování záměru projektu zjistí stav přípravy výše uvedené akce a provede její zakreslení do výkresové části ZP. Dále bude v ZP řešena koordinace mezi SŽDC, POVEDem a městem Klatovy, příp. Plzeňským krajem, jak projektové přípravy, tak realizace. Současně ZP prověří majetkoprávní vztahy k dotčeným pozemkům a navrhne jejich vypořádání.
- 4.8.4 V ZP bude navržena úprava přednádražních ploch- chodníky, parkovací místa, úprava zeleně, veřejného osvětlení, doplnění vhodného mobiliáře pro cyklisty.

4.9 Pozemní stavební objekty

4.9.1 Popis stávajícího stavu

- 4.9.1.1 Stávající výpravní budova je dlouhodobě bez zásadních rekonstrukcí, jen s nutnou údržbou.

Hlavní budova železniční stanice je zděná samostatně stojící, postavená do písmene U. Stavebně se skládá ze čtyř budov, které jsou vzájemně propojeny.

Část č. 1 – čelní – Vstupní chodba do nádražních prostor

- zdivo: cihelné
- stavebně souvislá s hlavním vestibulem
- fasádní omítka: šlechtěná
- rozměry: 45 m x 6 m
- z důvodu požáru došlo v roce 2012 k rekonstrukci této části (podhled, dlažba, vnitřní omítky, dveře)

Část č. 2 – odbavovací hala

- zdivo: cihelné
- rozměry: 25 m x 15 m x 11 m
- zastřešení: nad hlavním vestibulem valbová střecha, nad pokladnami pultová (oprava střechy v roce 2010)
- stropní kce: nad suterénem a přízemím železobetonové monolitické žebrové

Část č. 3 – pravé křídlo (provozní místnosti, kanceláře)

- podlaží: suterén, 1.NP, 2.NP
- zdivo: cihelné
- rozměry: 42 m x 12 m, 5 x 10 m
- zastřešení: sedlová střecha (oprava střechy v roce 2010)
- stropní kce: nad suterénem a přízemím železobetonové monolitické žebrové, nad 1. patrem železobetonové montované, na všech stropích původní zvuková izolace.
- Výzdoba: sgrafitový pás – Václav Mates, socha Prodavačky karafiátů – Jaroslav Brůha, pískovcový reliéf – Vodákové, Choděrové, ciferník plastických hodin

Část č.4 – levé křídlo (bytová část)

- podlaží: suterén, 1.NP,2.NP
- zdivo: cihelné
- rozměry: 42 m x 12 m, 5 x 10 m
- zastřešení: sedlová střecha (oprava střechy v roce 2010)
- v objektu se nachází dopravní výtah – určený k zásobování restaurace

4.9.1.2 Vytápění je zřízeno ústřední pro celý objekt výpravní budovy (včetně dvorních křídel). Kotelna je umístěna v 1. PP, kde jsou nainstalovány dva plynové kotle. Provozovatelem kotelny je SŽDC.

Hlavní uzávěr plynu je umístěn v pilíři na obvodové straně ke kotelně při vchodu z nádvoří. Teplá užitková voda je zajišťována centrálně bojlerem osazeným v místnosti vedle kotelny.

4.9.1.3 V současnosti jsou veškeré budovy v žst. Klatovy napojeny vodovodní přípojkou, která je napojena na veřejný vodovodní řad ve správě jeho provozovatele Šumavské vodovody a kanalizace a.s. Hlavní uzávěr vnitropodnikového vodovodu se nachází mimo pozemek SŽDC (v křižovatce ulic Nádražní – Podhůrecká). Uzávěr pro výpravní budovu je umístěn v suterénu u protiatomového krytu.

4.9.1.4 Kanalizační přípojka je svedena do veřejné kanalizační sítě přes septik.

4.9.2 Požadavky na nový stav

4.9.2.1 Prioritním prvkem při rekonstrukci samotné výpravní budovy je rekonstrukce kompletního TZB vč. nové koncepce vytápění objektu s přihlédnutím ke zvolené variantě dle bodu 4.12.4 a všech hygienických zařízení, které je v současné době nevyhovující.

4.9.2.2 Stavba je navržena do plánu čerpání prostředků z OPŽP, Prioritní osa 5 Energetické úspory. Stavba bude za předpokladu ekonomické efektivnosti investice navržena ve shodě s požadavky pro získání dotačního titulu. Stavbu je z tohoto důvodu třeba konzultovat se zpracovatelem žádostí o čerpání dotačních prostředků. Předání kontaktu zajistí zástupce objednatele ve věcech technických.

4.9.2.3 K rekonstrukci všech vnitřních prostor bude přistoupeno s přihlédnutím k výhledovému stavu počtu cestujících, požadavků provozovatele dráhy a dopravců, komerčnímu potenciálu, zájmu města Klatovy a příp. orgánů státní správy. Bude prověřeno nové provozně dispoziční řešení stavby.

4.9.2.4 Bude prověřena potřeba prostor pro dopravce – osobní pokladny, tranzito (provozní tunel) a jedna pokladna pro alternativního dopravce. Dále bude nutné vybudovat nové, samostatné zázemí těchto prostor (WC, atd.).

4.9.2.5 Bude navrženo nové řešení připojení objektu na vodovodní řad a kanalizaci vč. majetkoprávního vypořádání.

4.9.2.6 Bude řešena rekonstrukce povrchů ve dvoře ŽST.

4.10 Životní prostředí

4.10.1 Tato kapitola bude zpracována v obecné rovině 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 související připravovanou stavbu Zlepšení provozních parametrů Plzeň – Klatovy)
- 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 materiálů s obsahem azbestu, příp. jiných materiálů s nebezpečnými vlastnostmi v rekonstruovaných a odstraňovaných budovách. V případě zjištění některého z uvedených bodů bude svoláno místní šetření, na které bude přizván rovněž zástupce zadavatele.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1 ZP bude uvažovat s rekonstrukcí stávající budovy. Bude obsahovat posouzení stávajících dispozic stávající výpravní budovy z hlediska provozně dispozičního, včetně identifikace jednotlivých prostor z hlediska požadavků jejich uživatelů. Součástí bude návrh rekonstrukce budovy, odborný odhad nákladů rekonstrukce i provozních nákladů po rekonstrukci. Výkresová dokumentace výsledného řešení bude obsahovat všechny půdorysy s vyznačením stávajícím i nově navrhovaným využitím.

5.2 Záměr projektu, kromě vyřešení hlavních cílů stavby (viz 1.2) prověří dvě variantní řešení:

Varianta A – kompletní rekonstrukce celé budovy do cílového stavu

Varianta B – oddělení a odprodej bytové části objektu a kompletní rekonstrukce provozní a komerční části budovy vč. všech konstrukcí, technologií a součástí budovy jak je uvedeno vždy v popisech nového stavu objektu.

5.3 V rámci ZP bude navržena úprava okolních ploch ve správě SŽDC s důrazem na řešení dopravy v klidu ve shodě s Konceptí. Do studií budou zapracovány známé a dostupné záměry třetích stran v území (záměry místní municipality, soukromých investorů, dopravců apod.).

5.4 ZP bude obsahovat situaci katastrální, koordinační. Dále situaci stávajícího stavu a situaci navrhovaného stavu. Obě tyto situace budou obsahovat tabulky dotčených ploch – s účelem využití, určením druhu povrchu a jejich výměrami.

5.5 **Záměr projektu** – zhodnotí současný stav a vyhodnotí ideální variantu budoucnosti výpravní budovy i jejího okolí.

5.6 V ZP bude zpracováno Ekonomické hodnocení v souladu s rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb, příloha č. 8 „Obecná metodika hodnocení ekonomické efektivity projektů týkajících se budov a s nimi souvisejících pozemků sloužících k zajištění provozu dráhy a zařízení služeb“. Investiční náklady budou stanoveny dle platného Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu v platném znění, výpočtová tabulka bude součástí přílohy B.

5.7 V části textu ZP popisující úpravy výpravní budovy budou uvedeny kromě popisu samotných činností následující náležitosti:

- barevně rozlišená schémata současného stavu objektu a stavu po provedení investice dle „Návrhu barevného rozlišení při projektování ON po funkčních celcích“
- změny provozních nákladů objektu (zpracování v součinnosti se správou provozních budov)
- údaje o dimenzování prostor v rámci objektu
- u popisu stávajícího stavu v souvislosti s „cestovním ruchem“ návaznost na infrastrukturu tras a stezek, blízkost významných turistických bodů, včetně přehledné mapy a opatření ve prospěch cestovního ruchu
- doložen soulad s kapitolou 5.6.2 „Nádraží přátelská k cyklistům“ metodiky „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ vydané MD v r. 2010.

- 5.8 V ZP bude v kapitole „Požadavky na technické řešení“ podkapitola s názvem „Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)“, která bude obsahovat:
- základní technické řešení obsahující stručný výčet prvků ITS stručně popisující použitou technologii, místo realizace a zahrnující definovaná komunikační rozhraní
 - vazba projektu na nadřazené systémy ITS
 - stručný popis zajištění provozu včetně organizačních vazeb
 - zhodnocení, zda se jedná o novou výstavbu nebo o doplnění prvků ITS
 - využití infrastruktury nebo sdílení některých aplikací ITS
 - požadavky na přenosovou síť včetně uvedení základní specifikace její kapacity
- 5.9 V rámci investiční akce bude řešena navazující dopravní infrastruktura. Budou stanoveny normové kapacitní požadavky (P+R, K+R, P+R) a navrženo řešení, které je v aktuálních možnostech SŽDC (zejména z hlediska vlastnictví pozemků). Dále bude doložena aktivní spolupráce s městem v rámci řešení navazující infrastruktury a řešení přednádražního prostoru jako navazující investice města.
- 5.10 Zhotovitel je povinen si vlastními silami zajistit u dopravců aktuální frekvenci cestujících veřejnosti v žst. Klatovy. Tato frekvence bude jedním z výchozích podkladů pro ověření a návrh dimenzování prostor ŽST.
- 5.11 Do ZP budou zapracovány známé a dostupné záměry třetích stran v území (záměry místní municipalita, soukromých investorů, dopravců apod.).
- 5.12 Zhotovitel zapracuje, bude – li k dispozici, do záměru projektu návrh autobusového terminálu dle studie POVED a úpravu okolí a veškeré nutné přípojky a přeložky inženýrských sítí. Dále bude v ZP řešena koordinace mezi SŽDC, POVED a městem Klatovy, případně Plzeňským krajem, jak projektové přípravy, tak realizace. Současně ZP prověří majetkové právní vztahy k dotčeným pozemkům a navrhne jejich vypořádání.
- 5.13 Součástí ZP bude také stručná prezentace ZP (shrnutí do cca 20 stran včetně grafiky, např. vizualizace z ptačí perspektivy apod.) zdůrazňující potřebu a výhody realizace akce. Prezentace bude sloužit jako podklad pro tiskové zprávy a pro propagaci akce veřejnosti, municipalitě a investorovi.
- 5.14 Návrh dispozičního řešení budovy osobního nádraží bude předložen k vyjádření příslušné SOČ OŘ, toto vyjádření bude zařazeno do Dokladové části dokumentace.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1 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.

- 6.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,
Oddělení distribuce dokumentace

Nerudova 1
779 00 Olomouc

kontaktní osoba: [REDACTED]

www: www.tudc.cz nebo www.szdc.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“

7. PŘÍLOHY

- 7.1 Příloha 1 – zpřesnění směrnice č.V-2/2012 pro účely ZP na budovy ON
- 7.2 Příloha 2 – Stanovisko O14 č.j.32313/2017–SŽDC–GŘ–014 ze dne 7.8.2017