

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

„ŽST České Budějovice podchod“

Datum vydání: 17. 09. 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 trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)	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
3.1 Stavba bude koordinována s navazujícími stavbami, zejména:.....	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
4.1 Všeobecně	4
4.2 Dopravní technologie	6
4.3 Zabezpečovací zařízení.....	6
4.4 Sdělovací zařízení	7
4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení.....	7
4.6 Železniční svršek a spodek	8
4.7 Nástupiště.....	8
4.8 Mosty, propustky, zdi.....	9
4.9 Pozemní stavební objekty.....	10
4.10 Geodetická dokumentace	10
4.11 Životní prostředí	10
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	11
5.1 Doprovodná dokumentace.....	11
5.2 Posouzení efektivity	11
5.3 Záměr projektu	11
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	12
7. PŘÍLOHY	12

SEZNAM ZKRATEK

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

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování záměru projektu na stavbu „ŽST České Budějovice podchod“ (dále jen Stavba) v souladu se Směrnicí MD V-2/2012 a zadávací dokumentací. Součástí zakázky bude i zpracování doprovodné dokumentace.
- 1.1.2 Záměr projektu bude zpracován dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění, včetně příloh. Dokumentace bude obsahovat všechny touto směrnicí dané přílohy, které budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti.
- 1.1.3 Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání Záměru projektu na Centrální komisi Ministerstva dopravy (CK MD).
- 1.1.4 Dalším předmětem zadání je i vypracování doprovodné dokumentace v souladu se zadávací dokumentací, která bude obsahovat čtyři varianty propojení přednádražního prostoru a P+R u křižovatky ulic Plynárenská a Dobrovodská v ŽST České Budějovice. Dle návrhu variant a jejich projednání stanoví Objednatel výslednou variantu, která bude sloužit jako hlavní podklad pro vypracování ZP. Dále bude obsahovat i návrh parkovacího domu sloužící pro potřeby cestujících ze širšího okolí.
- 1.1.5 Zhotovitel zajistí jednání o závěrečném projednání připomínek a Objednatel přijaté připomínky zapracuje do ZP a doprovodné dokumentace. Bez souhlasu Objednatel není oprávněn měnit obsah a rozsah ZP a doprovodné dokumentace. Při projednání zpracovávané dokumentace stavby bude postupovat v součinnosti s Objednatel a dbát jeho pokynů.
- 1.1.6 Veškeré potřebné podklady, zejména pasportní dokumentace, archivní dokumentace, informace o přepravních výkonech, informace o majetkových poměrech apod. si zajistí zhotovitel a jejich pořízení je součástí nákladů zakázky

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Celkové propojení přednádražního prostoru s lokalitou u ulice Dobrovodská a tím zpřístupnění ŽST i druhé straně města.
- 1.2.2 Zvýšení dostupnosti a atraktivity ŽST cestujícím i ze širšího okolí.
- 1.2.3 Tyto cíle by měly vést ke zvýšení bezpečnosti a komfortu cestující veřejnosti, z hlediska současného i budoucího počtu cestujících.

1.3 Umístění stavby

1.3.1 ŽST České Budějovice

- Kraj: Jihočeský
- Katastrální území: České Budějovice
- Začátek a konec stavby: od cca km 213,2 do cca km 213,5; přesné hodnoty staničení budou upřesněny podle rozpracování dokumentace (dle vybraní varianty)

1.4 Základní charakteristika trati (nebo charakteristika objektu, zařízení)

1.4.1 Tabulka

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P3/F2

Součást sítě TEN-T	ANO / NE [±]
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	280
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	704
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	220
Číslo traťového a definičního úseku	0401H3, 0401HB, 0401HC, 0401HU, 0401HM
Traťová třída zatížení	D3
Maximální traťová rychlost	120
Trakční soustava	Střídavá trakční soustava 25kV/50Hz
Počet traťových kolejí	Uzlová stanice

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1 Oznámení o postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty v ŽST České Budějovice (TÚ 0401), č.j. 42523/2017-SŽDC-GŘ-O12 (1.11.2017)

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 Přeložka silnice II/156 a II/157 – 3. etapa. (Technická studie stavby – investor město České Budějovice)

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

3.1 Stavba bude koordinována s navazujícími stavbami, zejména:

- 3.1.1 ETCS+DOZ Votice - České Budějovice (ZP+DÚR)
- 3.1.2 GSM-R Votice - České Budějovice (R, předpoklad dokončení 6/2023)
- 3.1.3 Informační systém v ŽST České Budějovice (DSP)
- 3.1.4 Rekonstrukce výpravní budovy v žst. České Budějovice hl. n. (ZP)
- 3.1.5 Studie proveditelnosti železničního uzlu České Budějovice (SP)
- 3.1.6 Dále bude zajištěna koordinace s dalšími stavbami SŽDC, s. o., ČD, a. s., cizích investorů na pozemcích SŽDC, s. o. a ČD, a. s. a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčeném území (zejména se stavbou „Přeložka silnice II/156 a II/157, 3. etapa“).

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Doprovodná dokumentace bude zpracována ve více technických variantách, které řeší dosažení uvedených cílů stavby. Varianty budou porovnány z pohledu stavebního (možnosti dosažení řešení), investičního (nákladů), možnosti provádění stavby (po dobu stavby nesmí být zamezeno průchodu na ostrovní nástupiště) a urbanistického.
- 4.1.2 U všech variant podchodu bude prověřena jeho šířka, tedy šířka pruhu pro pěší, jízdní pruh pro cyklisty a také možnost zřízení obchodní pasáže.
- 4.1.3 Bude provedena analýza současných pohybů cestujících mezi centrem a oblastí Dobrovodské, obsahující mj. i celodenní sčítání lidí na lávce, včetně směrového šetření, kolik z nich míří na nádraží. Z těchto výstupů bude zpracována prognóza výhledových

přepravních proudů, zohledňujících všechny relevantní faktory, zejména rozvoj města podle ÚP a vývoj demografické struktury.

- 4.1.4 Dále bude provedena analýza obchodních příležitostí v této lokalitě a prověřena/vyhodnocena možnost/účelnost vybudování obchodní pasáže v novém podchodu a v parkovacím domě.
- 4.1.5 Bude prověřeno a řešeno napojení pochodu/lávky na navazující komunikace v podobě chodníků, podchodů, cyklostezek/cyklotras včetně řešení návazností na ostatní druhy dopravy (MHD, parkoviště atd.) a v případě potřeby bude navržena odpovídající úprava související infrastruktury s cílem zajistit funkční a efektivní napojení nového podchodu/lávky na navazující dopravní infrastrukturu.
- 4.1.6 Minimálně budou rozpracovány tato čtyři variantní řešení:
- a) Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště novým podchodem propojující Lannovu třídu a ulici Dobrovodská, v ose Žižkovy třídy. Podchod povede na jižní straně výpravní budovy v přímém směru. Na každé nástupiště povede kromě výtahu vždy i rameno schodiště. U této varianty bude prověřena podvarianta podchodu v přímém směru, avšak bez výstupu na nástupiště, ale s propojením se stávajícím podchodem, který bude nově zajišťovat bezbariérové přístupy na všechna nástupiště. U této varianty se musí navrhnout i vymístění technologie z prostoru přístěnků výpravní budovy.
 - b) Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště novým podchodem propojující Lannovu třídu a ulici Dobrovodská v ose Žižkovy třídy. Podchod povede na jižní straně výpravní budovy v přímém směru. Podchod bude napojen na stávající síť podchodů pod ulicí Nádražní. Tato varianta bude zpracována ve stejném rozsahu jako varianta a) (tzn. včetně podvarianty), nedojde však k vymístění technologie, jelikož podchod bude navržen o úroveň níže.
 - c) Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště rekonstrukcí jednoho ze stávajících podchodů pro cestující vč. jeho prodloužení do ulice Dobrovodská. Při této variantě budou zohledněny klady a zápory přímého napojení na výpravní budovu a zajištění nepřetržitého přístupu do samotného podchodu, tzn. průchod výpravní budovou i v nočních hodinách.
 - d) Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště novou lávkou navazující na autobusové nádraží v OC Mercury a na ulici Dobrovodská. Lávka povede v mírně šikmém směru na jižní straně přes ŽST při zachování stávajícího kolejového řešení. Na každé nástupiště povede kromě výtahu vždy i rameno schodiště. U této varianty je nutné zahrnout i napojení z ulice Nádražní. Tato varianta bude obsahovat vyjádření majitele OC Mercury.
- 4.1.7 U každé varianty budou popsány a vyhodnoceny dopady případného zahloubení přednádražní komunikace do navrženého technického řešení konkrétní varianty, včetně doporučení a návrhu jeho případných úprav, které bude nutné provést v rámci samotného zahloubení této komunikace (budou-li v době zpracování ZP poskytnuty příslušné podklady ze strany města).
- 4.1.8 Součástí stavby bude také návrh nového parkovacího domu na východní straně kolejíště v blízkosti ulice Dobrovodská, který bude součástí všech posuzovaných variant a vždy bude řešena jeho návaznost na okolní infrastrukturu včetně nového propojení přes kolejíště ŽST České Budějovice v ose Lannova/Žižkova – Dobrovodská.
- 4.1.9 Ve zbývajícím prostoru po výstavbě parkovacího domu vymezeném tímto domem, Dobrovodskou ulicí a lávkou pro pěší požadujeme prověřit možnost v maximální možné míře zachování střediska údržby správy tratí (administrativa, šatny sociální zařízení, dílny sklady, garáže pro osobní a užitková vozidla a speciální hnací i tažená vozidla, volné skladovací prostory) včetně kolejového zapojení alespoň jednou kolejí ukončenou halou pro odstavování SHV.
- 4.1.10 Nepůjde-li po prověření podmínka z bodu 4.1.9 splnit, požadujeme v rámci zpracování ZP navrhnout jiný prostor v obvodu ŽST České Budějovice hl. n., který bude splňovat

tyto podmínky a současně bude řešit i umístění zařízení staveniště pro zhotovitele provádějící práce v železniční stanici.

- 4.1.11 Není-li dále uvedeno jinak, zachová Stavba současný stav (tj. zejména v oblasti železničního svršku, dopravní technologie atd.).
- 4.1.12 Bude navrženo budoucí vlastnictví, správa a údržba jednotlivých objektů stavby. Zejména u objektů, které budou předány do vlastnictví (správy) mimo subjekty SŽDC s.o.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Bude uveden popis stávajícího a výhledového stavu s popisem změn.
- 4.2.2 Bude respektováno oznámení o postradatelnosti uvedené v podkladech vydané v souvislosti s plánovanou stavbou nového silničního podjezdu pod ŽST České Budějovice v ose Průmyslová – Dobrovodská, která je připravována městem České Budějovice a která je v kolizi mj. s prostorem stávajícího areálu ST ČB. Náhradou za postradatelné účelové koleje ST ČB č. 158, 601, 602, 603 a 604, na které v současném stavu navazuje manipulační plocha pro potřeby ST ČB, je pak v souladu s vydaným „Oznámením...“ předpokládán přesun manipulačních ploch pro potřeby ST ČB do prostoru kolejí č. 140 – 146, jejichž část byla z tohoto důvodu rovněž prohlášena za postradatelnou. S ohledem na časově omezenou platnost tohoto "Oznámení...", v návaznosti na návrh technického řešení a v koordinaci s aktuálními výstupy z přípravy souvisejících staveb v prostoru ŽST České Budějovice bude toto oznámení v případě potřeby aktualizováno.
- 4.2.3 Pro případ potřeby stanovení výhledového rozsahu osobní dopravy bude osloveno MD O190 a JIKORD s.r.o., pro rozsah nákladní dopravy sdružení ŽESNAD.CZ. Výsledný rozsah dopravy bude odsouhlasen SŽDC O26. Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 4.2.4 Bude prověřen rozsah manipulací na zaústěné vlečce č. 2080 minimálně za poslední tři roky a případně prověřena možnost jejího zrušení. Taktéž bude projednán rozsah zapojení manipulačních kolejí 150 – 156, 104b, 106b a účelových kolejišť OŘ na zhlaví u St.3.
- 4.2.5 V prostoru vymezeném východní částí kolejiště, Dobrovodskou ulicí lávkou pro pěší a vlečkou v žkm cca 213,020 – 213,300 bude navrženo zařízení staveniště pro zhotovitele provádějící práce v železniční stanici.
- 4.2.6 Bude zpracován rámcový návrh POV.

4.3 Zabezpečovací zařízení

- 4.3.1 Popis stávajícího stavu
 - 4.3.1.1 V ŽST České Budějovice je SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu ESA 11 s PRV z roku 2001, po částečné rekonstrukci ESA 11 s PRV/EIP z roku 2013 s ovládním z JOP z pracovišť DK, St.2., St.3. a St. JIH.
- 4.3.2 Požadavky na nový stav:
 - 4.3.2.1 Činnost stávajícího SZZ musí být během výstavby zachována. Během stavebních postupů budou ochráněny a přeloženy všechny stávající kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení včetně ostatních inženýrských sítí a následně neporušené (popřípadě nové) vráceny do nových kabelových tras.
 - 4.3.2.2 V případě varianty s lávkou bude rámcově posouzen její vliv na viditelnost návštěvnické.
 - 4.3.2.3 V případě změny konfigurace kolejiště (rušení postradatelných zařízení) musí být provedeny patřičné úpravy zabezpečovacího zařízení.

4.4 Sdělovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

4.4.1.1 V ŽST České Budějovice je v provozu stávající informační systém a rozhlasové zařízení. V rámci stavby „Informační systém v ŽST České Budějovice“ se plánuje rekonstrukce informačního systému v celé železniční stanici.

4.4.2 Požadavky na nový stav

4.4.2.1 U vstupu do navrhovaných podchodů příp. na lávku budou navrženy odjezdové tabule informačního systému, v samotných podchodech a na lávce budou navrženy podchodové odjezdové monitory. Odjezdové tabule a podchodové odjezdové monitory budou napojeny, řízeny a ovládány ze serverů stávajícího informačního systému. Tabule informačního systému a odjezdové monitory budou navrženy v souladu se směrnicí SŽDC č.118 a grafického manuálu k této směrnici.

4.4.2.2 Součástí budou též nezbytné úpravy stávajícího informačního systému podle směrnice SŽDC č. 118 a grafického manuálu k této směrnici.

4.4.2.3 Pro ozvučení podchodů a příp. lávky budou navrženy nové reproduktory rozhlasového zařízení, které budou připojeny na stávající rozhlasovou ústřednu. Výkon stávající rozhlasové ústředny bude prověřen a v případě nedostatečného výkonu bude navržen další výkonový stupeň.

4.4.2.4 Prostory podchodů, příp. nástupní prostory výtahů a kabiny výtahů budou monitorovány kamerovým systémem.

4.4.2.5 Po dobu výstavby budou stávající sdělovací kabely ochraňovány a případně překládány.

4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

4.5.1.1 V ŽST České Budějovice jsou elektrická silnoproudá zařízení napájena z rozvodné sítě E. ON Distribuce, a.s, z několika trafostanic 22/0,4 kV SŽDC, z těchto trafostanic jsou napájeny veškeré objekty SŽDC v obvodu stanice napětím 230/400V. Osvětlení venkovních železničních prostor je celkové, je zabezpečeno osvětlovacími věžemi, stožáry JŽ.

4.5.2 Požadavky na nový stav

4.5.2.1 Ve všech variantách navrhovaných podchodů bude navrženo jejich el. napájení z drážní distribuční sítě (LDSŽ) a to jednak základní napájení a napájení zajištěnou napájecí sítí. V podchodu bude navržena rozvodna nn 0,4 kV s hlavním rozvaděčem nezálohovaného napájení, rozvaděčem zajištěné sítě, součástí rozvodny bude také vlastní spotřeba pro napájení pohonů, ovládání atd.

4.5.2.2 Pro navržené výtahy bude zajištěno jejich napájení včetně měření odběru el. energie. Řídicí části výtahů budou připojeny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 - ZSE.

4.5.2.3 Návrh osvětlení podchodu bude proveden podle ČSN EN 12464-1, včetně osvětlení únikového, napájeného ze zajištěné sítě a dále návrh osvětlení navazujících komunikací pro pěší (schodišť) dle požadavků ČSN EN 12464-2 za dodržení ustanovení předpisu SŽDC E11.

4.5.2.4 Ve variantě zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště novou lávkou pro pěší bude navrženo osvětlení lávky a navazujících schodišť dle požadavků ČSN EN 12464-2 za dodržení ustanovení předpisu SŽDC E11. Pro navržené výtahy bude zajištěno jejich napájení včetně měření odběru

el. energie. Řídicí části výtahů budou připojeny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 – ZSE.

- 4.5.2.5 V prostoru výstavby variantně navrhovaných podchodů resp. lávky pro pěší jsou umístěny venkovní prvky stávajících trakčních a silnoproudých zařízení, osvětlení, DOÚO, EPZ, včetně provozovaných silnoproudých kabelů. Bude navržena ochrana vnějších trakčních a silnoproudých zařízení, případně jejich demontáž a zpětná montáž. Rovněž bude navržena ochrana a případné přeložky silnoproudých kabelů.
- 4.5.2.6 Bude proveden návrh nezbytných úprav trakčního vedení vyvolaných výstavbou nových podchodů /lávky pro pěší/.
- 4.5.2.7 Ve všech variantách budou navrženy nezbytné úpravy trakčních propojení a ukolejnění v jednotlivých etapách výstavby podchodu. Pro jednotlivé etapy budou zpracovány KSU a TP vycházející ze stávajícího stavu a zohledňující jednotlivé výluky a přerušení zpětné cesty v kolejišti. Dále bude nutné zohlednit ukolejnění překládaných zařízení, jako jsou trakční a osvětlovací stožáry, zařízení EPZ apod.
- 4.5.2.8 Po dobu výstavby podchodu /lávky/ pro pěší budou stávající silnoproudé kabelové rozvody a ostatní trakční a silnoproudá zařízení ochraňována a případně překládána.
- 4.5.2.9 Bude-li navržena obchodní pasáž, tak jednotlivé objekty budou mít samostatně měřený odběr el. energie.

4.6 Železniční svršek a spodek

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Železniční stanice je v oblasti nástupiště po rekonstrukci, provedené kolem roku 2010. Železniční svršek a spodek v nákladní části stanice v té době obnovou neprošel.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Bude zachován stávající stav. Vyjmuté části železničního svršku budou po stavbě podchodů uvedeny do současného stavu, pokud to jejich stavebně technický stav umožní, v opačném případě budou nahrazeny novým materiálem stejné soustavy. Železniční spodek bude rekonstruován v rozsahu náhrad zasažených částí odvodnění a ve zřízení ZKPP u mostních objektů.
- 4.6.2.2 Postradatelné části železničního svršku budou vyjmuty kompletně (včetně kolejového lože) a součástí jejich vyjmutí bude i předpisové vyřešení návazností ponechaných částí.
- 4.6.2.3 S vyzískaným materiálem železničního svršku bude nakládáno v souladu s předpisem SŽDC S3 a příslušnou směrnicí SŽDC zabývající se „Hospodařením s vyzískaným materiálem.“.

4.7 Nástupiště

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 Ve stanici je jedno vnější a tři ostrovní nástupiště, výšky 550 mm nad TK, přístupné dvojicí podchodů, z nichž ze severního vedou vedle schodišť i výtahy.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Bude zachován stávající stav. Části nástupiště dotčené stavbou podchodů, budou, pokud to jejich stavebně technický stav umožní, uvedeny do současného stavu. V případě konstrukčních zásahů, které neumožní

zachování současného stavu, budou nahrazeny novým konstrukčním řešením.

- 4.7.2.2 Součástí budou též nezbytné úpravy orientačního systému podle SM SŽDC 118.

4.8 Mosty, propustky, zdi

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 V místě předpokládaného rozsahu stavby se nacházejí 3 mostní objekty a jeden propustek.

Propustek v km 213,303

- Propustek z r. 1870 převádí trvalý vodní tok. Nosnou konstrukcí je cihelná klenba o rozpětí 2,2 a šířky 210m. Opěry jsou kamenné.

Most v km 213,358 Podchod – východ

- Nosná konstrukce o rozpětí 4,4m prostě uložená na kamenných opěrách je tvořena pod koleji deskou se zabetonovanými nosníky, pod nástupiště deskou železobetonovou. Podchod z r. 1906 (poslední rekonstrukce 2013) světlé šířky 4m převádí 6 kolejí. Výstupy na nástupiště jsou schodiště. Konstrukce jsou v dobrém stavu bez zjevných závad a poruch, vyjma K02 a K03, kde jsou stopy po průsacích vody.

Most v km 213,390 Podchod - příchod k vlakům

- Nosná konstrukce o rozpětí 4,4m prostě uložená na kamenných opěrách je tvořena pod koleji deskou se zabetonovanými nosníky, pod nástupiště deskou železobetonovou. Podchod z r. 1906 (poslední rekonstrukce 2013) světlé šířky 4m převádí 6 kolejí. Výstupy na nástupiště jsou schodiště a výtahy. Konstrukce jsou v dobrém stavu bez zjevných závad a poruch.

Most v km 213,510 Pošta

- Most slouží jako technologický prostor. Je z r. 1906 (poslední rekonstrukce 2013) a převádí 13 kolejí a 4. nástupiště. Nosná konstrukce K01 je tvořena zabetonovanými nosníky prostě uloženými na kamenných opěrách o rozpětí 4,63m a šířky 9,15m. K02 je tvořena kamennou klenbou o rozpětí 4,3 m a šířky 35,4m na kamenných opěrách. K03 je tvořena kamennou klenbou o rozpětí 3,1 m a šířky 64,5 m na kamenných opěrách.
- Zabetonované nosníky jsou silně rzivé, důlková koroze dosahuje až 5mm. Veškerým zdivem prosakuje voda.

4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 U všech mostních objektů, do kterých bude stavebně zasahováno, musí být stanovena zatížitelnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S30135/2015–O13) a prokázána přechodnost traťové třídy D4/120 a D2/160. V případě, že nevyhoví, bude prokázána přechodnost traťové třídy D3/přidružená traťová rychlost, o dalším postupu rozhodne Objednatel ve spolupráci s GR O13. U stávajících objektů lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A“. U všech mostních objektů bude zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys kolejového lože).
- 4.8.2.2 Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

- 4.8.2.3 Z hlediska mostů jsou tratě zařazeny dle změny Z4 ČSN EN 1991-2 do 1. a 2. třídy tratí. Vzhledem ke konfiguraci kolejíště bude předpokládána 1. třída. Pro návrh nové mostní konstrukce bude použit odpovídající klasifikační součinitel.
- 4.8.2.4 Ve všech variantách nově budovaného podchodu je požadováno navrhnout takové řešení, aby vstup do podchodu nebyl provozně limitován budovou osobního nádraží a zároveň byl zajištěn bezbariérový vstup.
- 4.8.2.5 Návrh nových a rekonstruovaných objektů bude zpracován v rozsahu podle čl. 4.1.6.
- 4.8.2.6 Bude zpracován architektonický návrh řešení prostoru u vstupu a výstupu z podchodu a napojení na okolí, budou vypracovány architektonické situační výkresy a vizualizace těchto prostor, včetně vizualizace podchodu a lávky.

4.9 Pozemní stavební objekty

- 4.9.1 V rámci této stavby bude navržen parkovací dům se zázemím, nacházející se za kolejíštěm poblíž křižovatky ulic Dobrovodská a Plynárenská.
- 4.9.2 Kapacita parkovacího domu bude navržena na základě propočtů (modelů) pohybu cestujících v oblasti. Parkovací dům má primárně sloužit pro cestující přestupující na vlakovou dopravu. Předpokládá se kapacita cca. 400 parkovacích stání. Počet parkovacích stání bude do ZP doložen výpočtem.
- 4.9.3 Umístění, podoba a velikost parkovacího domu bude vypracována v několika variantách s komplexním řešením návazností okolního prostoru, včetně návrhu možných modelů budoucí správy tohoto objektu.
- 4.9.4 Pro každou variantu budou vypracovány architektonické situační výkresy, půdorysy podlaží, základní řezy a pohledy a vizualizace. Předpokládají se minimálně 3 varianty.
- 4.9.5 U všech nových objektů bude provedeno prověření životního cyklu budov s ohledem na náklady a životní prostředí (takzvaná LCA analýza).
- 4.9.6 V případě realizace obchodní pasáže požadujeme vypracovat samostatný návrh, s minimem společných prvků a zařízení. Zejména je nutné navrhnout samostatné zásobování vodou (samostatně měřené), samostatnou kanalizaci, vytápění, klimatizaci a systém odpadového hospodářství.

4.10 Geodetická dokumentace

- 4.10.1 SŽG Praha na vyžádání poskytne mapové podklady splňující TKP z DSPS „Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I“ v rozsahu cca km 213,280- km 215,900. Tyto podklady jsou z roku 2013 a obsahují pouze zaměření nástupišť osobního nádraží, železničního svršku a doprovodné kabelizace. Další možné mapové podklady splňující TKP jsou z DSPS „Oprava EOVS st. Č. 2 České Budějovice“ z roku 2017. Tyto podklady obsahují pouze kabelizaci. Zhotovitel prověří možnost jejich případného využití. Zhotovitel prověří aktuálnost poskytnutých mapových podkladů a stanoví územní rozsah doplnění mapových podkladů pro účely předmětné stavby.

4.11 Životní prostředí

- 4.11.1 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, identifikace lokalit NATURA 2000 v řešené oblasti.

Odpadové hospodářství na základě posouzení místních poměrů ve spolupráci se správcem trati.

Upozorňujeme, že se záměr nachází v těsné blízkosti záplavového území Q100 Dobrovodské stoky.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1 Doprovodná dokumentace

5.1.1 Doprovodná dokumentace bude všechny zadané varianty vypracována v tomto rozsahu:

- technická zpráva,
- celkový situační výkres v měřítku 1:1000, půdorys v úrovni nástupišť v měřítku 1:100 (1:200) a půdorys v úrovni podchodu v měřítku 1:100 (1:200), příčný řez v místě podchodu pro posouzení dodržení předepsaných odstupových vzdáleností od hrany nástupiště a tloušťky kolejového lože. V půdorysech budou kótovány rozhodující rozměry, dokládající dodržení platných norem a předpisů,
- ekonomické hodnocení podle čl. 5.2.1 včetně rekapitulace investičních nákladů v podrobnosti Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu, a to pro všechny varianty,
- zadané analýzy
- dokladová část obsahující záznamy z jednání (vzhledem k charakteru stavby, která bezprostředně ovlivňuje vzájemné přepravní vztahy a vazby v rámci města České Budějovice bude dokumentace projednávána již v rámci svého zpracování s městem České Budějovice a s Jihočeským krajem).

5.2 Posouzení efektivity

5.2.1 Ekonomické hodnocení bude pro všechny zadané varianty zpracováno v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017. Investiční náklady budou stanoveny dle platného Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu s účinností od 1. 4. 2019.

5.2.2 Zpracování vstupů pro hodnocení ekonomické efektivity projektu bude zhotovitel řešit od začátku zpracování ZP a bude průběžně konzultováno s příslušnými složkami SŽDC, s. o. (zejména analýza současného i budoucího toku cestujících, návaznost na cyklotrasy a také obchodní příležitosti v této lokalitě).

5.3 Záměr projektu

5.3.1 Bude zpracován podle Směrnice MD V-2/2012 v platném znění pro variantu vybranou objednatel. 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.

5.3.2 V rámci investiční akce bude řešena navazující dopravní infrastruktura. Provéřit kapacitní požadavky B+R a navrhnout řešení, které je v aktuálních možnostech SŽDC (zejména z hlediska vlastnictví pozemků) a v návaznosti na plánované P+R.

- 5.3.3 V ZP bude řešena koordinace stavby SŽDC se známými a dostupnými záměry třetích stran v území (záměry místní municipality, soukromých investorů, dopravců apod.). Vzájemné koordinační vazby jednotlivých staveb budou s těmito investory projednány.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení distribuce dokumentace

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

Oznámení o postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty v ŽST České Budějovice (TÚ 0401), č.j. 42523/2017-SŽDC-GŘ-O12 (1.11.2017)