

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

„Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Plzeň-Jižní
Předměstí“

Datum vydání: 12. 3. 2020

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 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	6
4.5 Sdělovací zařízení	6
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	7
4.7 Nástupiště	7
4.8 Ostatní objekty	8
4.9 Pozemní stavební objekty	8
4.10 Životní prostředí	10
5. VYKAZOVÁNÍ ODPADŮ.....	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
5.1 Vykazování odpadů ve vztahu ke stanovení nákladů stavby.....	Chyba! Záložka není definována.
5.2 Ostatní přílohy vztahující se k odpadovému hospodářství	Chyba! Záložka není definována.
6. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	10
7. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	11
8. PŘÍLOHY.....	12

SEZNAM ZKRATEK

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

SŽDC	Správa železnic, státní organizace
ASHS	Autonomní samočinný hasicí systém
EIP	Elektronický informační panel
OHM	Orientační hlasový majáček
ZPDP	Zařízení pro detekci požáru
DDTS	Dálková diagnostika technických systémů
EZS	Elektronická zabezpečovací systém

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu (dále také jen ZP) pro stavbu „Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Plzeň-Jižní Předměstí“.
- 1.1.2 Zhotovitel zpracuje záměr projektu včetně nezbytných příloh dle Směrnice V-2/2012 v platném znění. Hodnocení ekonomické efektivnosti 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 Správy železnic, s.o., 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 Plzeň a jeho územním plánem.
- 1.2.2 Záměrem projektu je rekonstrukce stávající historické novorenesanční nádražní budovy, nemovité kulturní památky ÚSKP pod rejstřík. č.10854/4 – 5039 a navazující podmostní část tak, aby odpovídala její památkové ochraně.)

1.3 Místo stavby

- 1.3.1 Výpravní budova ŽST Plzeň-Jižní Předměstí, Koperníkova 1584, Plzeň - město, Plzeň.
p. č. 10578, 6590/11, 6589/8, v k.ú. Plzeň (721981)

Kraj: Plzeňský

TUDU: 0203 B1

Číslo dle SR 70	746552
Kategorie stanice dle UIC CODE 180	D
Součást sítě TEN-T	ano
Číslo trati podle jízdního řádu	178, 180, 191
Správce objektu	OŘ Plzeň
Inventární číslo budovy	IC6000387742

1.4 Základní charakteristika objektu

- 1.4.1 Železniční stanice Plzeň-Jižní Předměstí je situována cca 1 km jihozápadně od historického centra Plzně na křižovatce tří železničních tratí Plzeň – Cheb (č. 178), Plzeň – Domažlice (č. 180) a Plzeň - Strakonice (č. 191). Budova byla postavena v roce 1919 - 1920 podle projektu Ing. Roberta Buriana. Objekt je zapsán jako nemovitá kulturní památka v ÚSKP pod rejstřík. č. 10854/4 – 5039.
- 1.4.2 Stávající budova železniční stanice má obdélníkový tvar a skládá se z novorenesanční budovy s mostním objektem mezi Koperníkovou a Němejcovou ulicí. Budova se skládá z hlavního převýšeného dvoupodlažního objektu přiléhajícího k mostu, na který v zadní části navazuje nižší blok a po obou bočních stranách nižší úzké trakty s arkádami v úrovni nástupišť.

Hlavní vstup do objektu je z mostu Ivana Magora Jirouse na západní straně v úrovni 1.NP, kdy se přes druhotně vestavěnou předsíň vstoupí do dvorany vstupní haly, která

zaujímá prakticky celý půdorys přední části budovy. Na vstupní halu navazují v zadní části pronajímatelné komerční prostory (dříve byty, v současnosti zubní ordinace). V bočních traktech (kde původně bývaly sociální zařízení pro cestující a šatna) jsou pokladny a zázemí pro provoz nádraží. Z haly se dále prochází po reprezentativním trojramenném schodišti do spodního podlaží k nástupištím.

V 1.PP, tzn. v podlaží na úrovni nástupišť je situována (v současnosti nefunkční) čekárna se sociálním zařízením pro cestující, technické a technologické zázemí budovy nádraží a železniční trati.

Na objekt budovy navazuje v úrovni nástupišť podmostní část s průchody po každé k sousední budově a s deseti kójemí ve střední části.

Budova je napojena na kanalizaci, vnitropodnikový vodovod, silnoproudé a NN vedení. Vytápění je parovodem z výměňkové stanice. Plyn není zaveden.

V roce 1995 byla železniční stanice prohlášena kulturní památkou.

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.
- 2.1.3 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží – aktualizace ze 17. 12. 2019, MD.
- 2.1.4 SŽDC PO-01/2016-Ř06 – Upřesnění postupů při zpracování ekonomického hodnocení staveb dopravní infrastruktury.

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 Územní plán města Plzně.
- 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 Cyklistická doprovodná infrastruktura, MD 2010.
- 2.2.5 Projektová dokumentace „Plzeň – Jižní Předměstí, oprava výpravní budovy“ zpracovaná AV PRON v 06/2019 včetně vydaného pravomocného stavebního povolení.
- 2.2.6 SŽG Praha poskytne platné ŽBP v obvodu stanice Plzeň-Jižní Předměstí a mapové podklady v rozsahu km na TÚ 0203 km 350,500 – 350,800 do hranic dráhy.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1 Stavbu není nutno koordinovat s jinými stavbami.

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 K předmětné budově přiléhají dvě nástupiště. Jedná se o 2. nástupiště (u koleje č. 501) pro zastavování vlaků ve směru z/do Domažlic a 3. nástupiště (u koleje č. 512) pro zastavování vlaků ve směru z/do Chebu. Určené směry k jednotlivým nástupišťům jsou vzhledem ke konfiguraci kolejí jednoznačné a nelze je zaměnit. Ve směru Plzeň – Cheb a zpět zastavují u 3. nástupiště všechny vlaky osobní dopravy (SC, Ex, R, Os...). Ve směru Plzeň – Domažlice a zpět zastavují u 2. nástupiště v současné době pouze osobní vlaky (Os).
- 4.2.2 Stavba bude dle předpokladu prováděna jako jeden celek. Z důvodu požadavku investora na zachování alespoň částečného provozu zastávky pro cestující bude stavba rozdělena na dílčí části stavební etapy.
- 4.2.3 Zároveň je nutno stavbu koordinovat s provozovatelem dráhy – funkčnost technologického zabezpečení musí být neustále v provozu.
- 4.2.4 Nutné zachovat bezpečné provozování dráhy, včetně provozních a bezpečnostních zařízení ve správě Správy železnic, s.o.
- 4.2.5 Nutné po celou dobu výstavby pomocí etapizace zabezpečit funkčnost zastávky pro cestující veřejnost.
- 4.2.6 Nicméně k určitým omezením v celkové koncepci provozu na zastávce Plzeň Jižní př. dojde. Jedná se především o omezení z hlediska přístupů na nástupiště a omezení přístupu osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.
- 4.2.7 Nebude zajištěno komerční odbavení cestujících v budově zastávky. Komerční odbavení musí být řešeno v souladu s předpisy dopravce.
- 4.2.8 Sociální zařízení, čekárenské prostory, případné další služby nebudou v provozu.
- 4.2.9 Odbavení spoluzavazadel (včetně jízdních kol) bude omezeno (dle rozhodnutí dopravce).

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.
- 4.3.2 Obě nástupiště musí být po celou dobu prací zachována v provozu celé délce.
- 4.3.3 Po dobu rekonstrukce v jednotlivých etapách zajistit bezpečný přístup cestujících skrz budovu na nástupiště a z nástupišť.
- 4.3.4 V době, kdy bude znemožněn přímý vstup na 2. nástupiště, nutno řádně vyznačit dostatečným množstvím viditelných vývěsek a šipek způsob obcházení budovy.
- 4.3.5 Návoz a odvoz materiálu na/z staveniště provádět zásadně shora z prostoru před budovou
- 4.3.6 Stavební výtah nutno umístit na nástupiště tak, aby nijak nebránil bezpečnému výstupu a nástupu cestujících
- 4.3.7 V co největší míře zajistit činnost informačních systémů po celou dobu rekonstrukce, minimálně rozhlasových zařízení
- 4.3.8 O případné výluky nutno požádat v dostatečném časovém předstihu v plánech výluk, v případě výluky 3. nástupiště se jedná o výluky 2. traťové koleje v úseku Plzeň hl. n. –

Plzeň-Křimice. Tyto výluky nutno směřovat do noční doby, kdy nejedí osobní doprava a je slabší provoz.

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 Železniční stanice Plzeň Jižní Předměstí je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (ESA 44) a je řízeno z ovládacího pultu výpravčím ÚS Triangl. Napájení je z veřejné přípojky s možností napojení na diesela agregát. Návěstidla jsou světelná, výhybky osazeny elektromotorickými přestavníky. Dále jsou zde dvě traťové zabezpečovací zařízení a to směrem na Domažlice, Cheb.
- 4.4.1.2 Stavědlová ústředna se nachází v úrovni nástupiště, ve dvou samostatných místnostech, kde je zařízení osazeno v přístrojových skříních.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 V rámci rekonstrukce upravit napájení.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 V úrovni nástupiště VB Plzeň Jižní Předměstí se nachází sdělovací místnost Správy Železnic. V ŽST Plzeň Jižní Předměstí se sbíhají dálkové, traťové, místní metalické a optické kabely.
- 4.5.1.2 Ve sdělovací místnosti Správy Železnic jsou umístěny následující technologie ve správě TÚDC Praha: telefonní ústředny, přenosové systémy, datové uzly, informační zařízení, rádiové technologie, akumulátory a klimatizace. Ve správě OŘ Plzeň je zapojovač, v SÚ je instalováno ASHS.
- 4.5.1.3 Na každém z nástupišť se nachází dvě oboustranné informační tabule, v mezipatře haly jedna velká odjezdová tabule, nad vchodem do budovy dvě jednostranné tabule. V hale se nachází EIP panel. Nad vchodem do budovy a v průchodu na nástupiště jsou OHM.
- 4.5.1.4 Rozhlasová ústředna je umístěna ve sdělovací místnosti. Staniční rozhlas má okruhy pro informování cestujících veřejnosti případně zaměstnanců v budově a dále pak 4 větve na nástupiště.
- 4.5.1.5 V budově jsou podružné vnitřní hodiny a v obou štítech věžní hodiny, jsou řízeny hlavními hodinami a synchronizovány signálem z přijímače DCF.
- 4.5.1.6 V obvodu stanice jsou dva kamerové systémy. Analogový pro ochranu objektu, kamery jsou umístěny v podloubí (2. a 3. nástupiště) a v hale. Úložiště se nachází v místnosti staniční dělník. Monitorování dopravní situace zajišťuje IP kamerový systém s úložištěm ve sdělovací místnosti a osmi kamerami na nástupišťích.
- 4.5.1.7 V technologických prostorech a ve všech provozních místnostech haly je instalováno EZS/ZPDP.
- 4.5.1.8 Ve všech provozních místnostech haly je rozvedena strukturovaná kabeláž zakončená v přístrojové skříně ve skladu jízdenek, kde je umístěn datový uzel.
- 4.5.1.9 Stávající informační systém VB a nástupišť neodpovídá platné SM 118.

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 V rámci projektu provést úpravu napájení.
- 4.5.2.2 V mezipatře haly, nad vchodem do budovy a v průchodu na nástupiště bude navržena nová instalace informačního zařízení. V prostoru haly přemístit EIP.

- 4.5.2.3 V případě navyšování výkonu rozhlasových větví bude nutné navýšení výkonu zesilovače rozhlasové ústředny. V rámci oprav budovy rekonstruovat rozvody rozhlasu.
- 4.5.2.4 V rámci oprav budovy obnovit kabeláž k věžním hodinám.
- 4.5.2.5 Analogový kamerový systém nahradit IP technologií. Zachovat oddělení kamerového systému pro sledování drážního provozu od ostrahy objektu. Kamerový systém musí splňovat směrnice č. 97, a č. 108.
- 4.5.2.6 Stávající EZS/ZPDP bude rozšířena o všechny služební a technologické prostory Správy Železnic. Komerčně využívané prostory musí mít samostatný systém EZS/ZPDP.
- 4.5.2.7 Úprava strukturované kabeláže dle nových dispozic.
- 4.5.2.8 Nově zřizované sdělovací technologie se musí začlenit do DDTS ŽDC.
- 4.5.2.9 V podmínkách stavby musí být zajištění ochrany sdělovacích a zabezpečovacích zařízení před nečistotami a prachem 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.
- 4.5.2.10 Po dobu stavby musí být zajištěna provozuschopnost všech technologií Správy Železnic. Jsou možné pouze nezbytně nutné předem projednané krátkodobé výpadky provozovaných technologií.
- 4.5.2.11 Informační systém ve VB a nástupištích bude odpovídat SM 118 a bude sjednocen se zbylým informačním systémem v rámci celé žst dle požadavků SM 118.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Přívod ze sítě ČEZ je do sestavy rozvaděčů RE 01, RPE 01 a RH 01.
- 4.6.1.2 V rozvaděči RE 01 je měření ČEZ.
- 4.6.1.3 V rozvaděči RPE 01 je měření a vývod pro zubní ordinaci.
- 4.6.1.4 Z rozvaděče RH 01 je vývod pro západní část budovy (soukromé) a vývod pro novou rozvodnu 0,4 kV SŽ, dále je odsud napojena veškerá vnitřní instalace budovy.
- 4.6.1.5 Z rozvodny SŽ 0,4 kV umístěné vedle místnosti výpravčích jsou napojeny technologie SŽ - osvětlení kolejiště, nástupišť, schodišť, výtahy, orientační tabule, majáčky pro nevidomé, kamery apod., zároveň je odsud vývod pro zabezpečovací zařízení do rozvaděče UNZ, který má druhé napájení z trakčního vedení.
- 4.6.1.6 Dieselagregát není instalován.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Upozorňujeme na nutnost napěťových výluk při nedodržení bezpečných vzdáleností dle TNŽ 343109 – práce v blízkosti živých částí TV 25 kV.

4.7 Nástupiště

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 K předmětné budově přiléhají dvě nástupiště. Jedná se o 2. nástupiště (u koleje č. 501) pro zastavování vlaků ve směru z/do Domažlic a 3. nástupiště (u koleje č. 512) pro zastavování vlaků ve směru z/do Chebu. Určené směry k jednotlivým nástupištím jsou vzhledem ke konfiguraci kolejiště jednoznačné a nelze je zaměnit.

4.7.2 Požadavky na nový stav

4.7.2.1 Stávající nástupiště nebudou stavebně nijak upravována. Dojde pouze k jejich částečnému záboru pro zařízení staveniště (lešení, stavební výtah,...) po dobu výstavby a provedení informačního a orientačního systému dle platné SM 118.

4.7.2.2 Orientační systém na nástupištích bude sjednocen se zbylým orientačním systémem v rámci celé žst dle požadavků SM 118.

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 podle závěrů hlukové studie a podobně.

4.8.2 Součástí stavby budou rovněž nezbytné úpravy na dalších objektech vyvolané požadavky města Plzně, případně jinými organizacemi.

4.8.3 V ZP bude posouzena a případně 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 Nádraží - Plzeň Jižní Předměstí - novorenesanční příjezdová budova č.p.1584 byla postavena v letech 1919 - 1920 podle projektu Ing. Roberta Buriana a je spolu se starší odjezdovou budovou č.p. 574 a silničním mostem mezi Koperníkovou a Němejcovou ulicí součástí areálu železniční zastávky pro osobní dopravu Plzeň Jižní Předměstí. Objekt je zapsán jako nemovitá kulturní památka v USKP pod rejstřík. č.10854/4 - 5039.

4.9.1.2 Budova je situována východně od mostu Ivana Magora Jirouse v prodloužené Koperníkově ulici, v zářezu mezi železničními tratěmi. Budova připomínající renesanční palác sestává z hlavního převýšeného dvoupodlažního objektu přiléhajícího k mostu, na který v zadní východní části navazuje nižší blok a po obou bočních stranách nižší úzké trakty s arkádami v úrovni nástupišť. Půdorys budovy respektuje hmotové řešení, kdy na hlavní obdélnou část, navazuje užší zadní obdélná část, a dva obdélníky bočních traktů.

4.9.1.3 Sedlová střecha hlavní části je po obvodu lemována mohutnou lunetovou římsou, a na kratších (štítových) stranách je ukončena etážovými renesančními štíty. Na bočních stranách je pak střecha částečně skryta za atikami. Nižší a užší zadní křídlo má sedlovou střechu, na východní straně ukončenou valbou. Střechu po obvodu lemuje fabionová římsa a atika. Nižší boční trakty jsou kryty pultovou střechou, do níž na delší straně nasedá čtveřice sedlových střech, které jsou ukončené malými renesančními štítky.

4.9.1.4 Poslední celková rekonstrukce budovy byla provedena v letech 1986 - 1988. Oproti původnímu stavu byly provedeny některé změny jak ve vnitřní dispozici (např. vestavba zádveří do vstupní haly) tak i na fasádách a v dílčích úpravách interiéru budovy. Vnější vzhled budovy podstatně změnilo nahrazení prejzů na střechách a římsách měděným plechem, změna barevnosti fasád a v neposlední řadě také změna tvaru, rozměrů nebo i zrušení některých okenní a dveřních otvorů.

4.9.1.5 V interiérech byly vytvořeny některé zcela nové dveřní otvory a jiné otvory byly zrušeny. Nové výplně otvorů jsou kovové nebo z tvrdého dřeva lakované transparentním lakem. Na podlahy i obklady stěn byly použity kamenné desky. Zároveň došlo ke změně systému vytápění a budova byla vybavena moderními technologiemi pro provoz objektu a dráhy. Hlavní vstup do objektu je z mostu Ivana Magora Jirouse na západní straně v úrovni 1.NP, kdy se přes druhotně vestavěnou předsíň vstoupí do dvorany vstupní haly, která zaujímá prakticky

celý půdorys přední části budovy. Na vstupní halu navazují v zadní části pronajímatelné komerční prostory (dříve byty, v současnosti zubní ordinace). V bočních traktech (kde původně bývaly sociální zařízení pro cestující a šatna) jsou pokladny a zázemí pro provoz nádraží. Z haly se dále prochází po reprezentativním trojramenném schodišti do spodního podlaží - k nástupišťům. V 1. PP, tzn. v podlaží na úrovni nástupišť je situována (v současnosti nefunkční) čekárna se sociálním zařízením pro cestující, technické a technologické zázemí budovy nádraží a železniční trati.

- 4.9.1.6 Na objekt budovy navazuje v úrovni nástupišť podmostní část s průchody po každé k sousední budově a s deseti kójemi ve střední části.
 - 4.9.1.7 Stavebně technický stav objektu odpovídá stáří a prováděné údržbě. Nosné konstrukce jsou v dobrém stavu, stavba nevykazuje statické poruchy.
 - 4.9.1.8 Zdrojem tepla je stávající horkovodní přípojka CZT města Plzně a stávající výměňková stanice.
 - 4.9.1.9 Stávající orientační systém VB neodpovídá platné SM 118.
- 4.9.2 Požadavky na nový stav
- 4.9.2.1 Bude provedena úprava dispozic, tak, aby vyhovovaly současným funkčním a provozním požadavkům a zároveň odpovídaly historickému prostorovému členění budovy. Budou provedeny nové vnitřní rozvody ZTI tj. vodoinstalace, kanalizace, topení včetně nové výměňkové stanice, elektro rozvodů silnoproudých a slaboproudých. Budou rekonstruovány fasády, včetně obnovy původních otvorů, bude realizována výměna okenních a dveřních výplní. Rekonstrukcí projdou rovněž prvky truhlářské, kamenické, štukatérské, kovářské, zámečnické a klempířské a to jak na fasádě, tak ve střešní konstrukci. Dojde k výměně střešní krytiny.
 - 4.9.2.2 Nedojde ke stavebním zásahům do stávajících nástupišť a venkovního předprostoru před hlavním vstupem do objektu z ulice.
 - 4.9.2.3 Rekonstrukce se netýká některých částí objektu a to zubní ordinace v 1.NP a technologického zázemí v 1.PP.
 - 4.9.2.4 Z hlediska technických požadavků na bezbariérové řešení bude dodržena Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích bezbariérových užívání staveb.
 - 4.9.2.5 Orientační systém VB bude odpovídat platné SM 118 a bude sjednocen se zbylým orientačním systémem v rámci celé žst dle požadavků SM 118.
 - 4.9.2.6 Z důvodu zařazení objektu na seznam kulturních památek nutno uvažovat s instalací Elektrické požární signalizace (dále jen EPS) nebo hlásičem požáru použitým v elektrické zabezpečovací signalizaci na základě požadavku § 26 vyhlášky č. 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Požadavek na instalaci EPS popř. stabilního hasicího zařízení vyplývá z Požárně bezpečnostního řešení stavby.
 - 4.9.2.7 Vzhledem k tomu, že objekt je bez pracoviště s trvalou obsluhou (2 osoby, provoz 7/24), nutno dále uvažovat s umístěním tabla obsluhy v místě ohlašovny požáru (ovládací a signalizační panel EPS) tj. na operačním středisku HZS SŽ – JPO Plzeň. V tomto případě se bude jednat o řešení obdobně použité v objektu výpravní budovy Plzeň hl.n.
 - 4.9.2.8 V záměru projektu bude vyhodnocen požadavek na instalaci EPS popř. stabilního hasicího zařízení a to včetně dopadu na stávající infrastrukturu a charakter změny stavby ve smyslu ČSN 73 0834.

4.10 Životní prostředí

4.10.1 Tato kapitola bude zpracována v obecné rovině a seřazena následovně:

- 4.10.1.1 popis jednotlivých složek životního prostředí
- 4.10.1.2 ochrana přírody: identifikace lokalit NATURA 2000, zvláště chráněných území, významných krajinných prvků, prvků územního systému ekologické stability apod. v řešené oblasti
- 4.10.1.3 hluk: případné změny hlukového zatížení
- 4.10.1.4 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 variantní řešení:
 - Varianta A** – kompletní rekonstrukce celé budovy do cílového stavu
 - Varianta B** – rekonstrukce budovy dle stávajících dispozic a stávajícího provozního uspořádání
- 5.3 V rámci ZP bude navržena úprava okolních ploch ve správě Správy železnic, s.o. s důrazem na řešení dopravy v klidu ve shodě s Koncepcí. Do studií budou zpracovány 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 rozměry.
- 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, B+R) a navrženo řešení, které je v aktuálních možnostech Správy železnic, s.o. (zejména z hlediska vlastnictví pozemků). Dále bude doložena aktivní spolupráce s městem v rámci řešení navazující infrastruktury a řešení přednádražního prostoru.

5.10 Zhotovitel je povinen si vlastními silami zajistit u dopravců aktuální frekvenci cestujících veřejnosti v žst. Plzeň-Jižní Předměstí. 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 municipality, soukromých investorů, dopravců apod.).

5.12 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.

- 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

6.1.1 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 železnic, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,
Oddělení distribuce dokumentace**

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

kontaktní osoba: [REDAKCE]

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

7. PŘÍLOHY

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

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

Doložka číslo: 819533

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 9fdec7f1-e13c-478d-8796-1bb468375f9a

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Monika ŠÍMOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 18.06.2020 10:49:03



c1292d51-7b0a-4db5-867d-b514a60dc57b