

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

**Záměr projektu a Dokumentace pro
územní řízení**

„Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“

Datum vydání: 10. 8. 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.....	4
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	5
2.1 Závazné podklady pro zpracování.....	5
2.2 Ostatní podklady pro zpracování.....	5
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 Organizace výstavby.....	5
4.4 Zabezpečovací zařízení.....	6
4.5 Sdělovací zařízení.....	6
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení.....	8
4.7 Ostatní technologická zařízení.....	9
4.8 Železniční svršek a spodek.....	9
4.9 Nástupiště.....	10
4.10 Mosty, propustky, zdi.....	10
4.11 Ostatní objekty.....	11
4.12 Pozemní stavební objekty.....	11
4.13 Geodetická dokumentace.....	13
4.14 Životní prostředí.....	13
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY.....	15
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY.....	16
7. PŘÍLOHY.....	16

SEZNAM ZKRATEK

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

SŽ Správa železnic, státní organizace

ČD České dráhy, akciová společnost

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu (dále též „ZP“) včetně doprovodné dokumentace (dále „DD“) a Dokumentace pro územní řízení (dále též „DUR“), (dále společně jen Dokumentace) na stavbu „**Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.**“ (dále jen Stavba) v souladu se zadávací dokumentací.
- 1.1.2 **První fáze – ZP** 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. DD bude zpracována v rozsahu předepsaném podle kapitoly 5.
- 1.1.3 Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání Záměru projektu na Centrální komisi Ministerstva dopravy (CK MD).
- 1.1.4 **Druhá fáze – DUR** bude vypracována až po schválení ZP na Centrální komisi Ministerstva dopravy (CK MD).
- 1.1.5 DUR rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět veřejné zakázky v nezbytném rozsahu pro možnost zadání dalšího stupně dokumentace. Zhotovitel DUR musí sledovat zpracování nejvhodnějšího technického a ekonomického řešení. Do DUR bude zapracován závěr z procesu posouzení vlivů stavebního záměru na životní prostředí.
- 1.1.6 DUR bude též sloužit jako dokumentace pro územní řízení, součástí zakázky je zajištění úplné dokladové části pro územní řízení, úprava paré dokumentace sloužících pro územní řízení do podoby odpovídající vyhl. č. 499/2006 Sb., v platném znění. Pokud bude pro realizaci stavby nutná změna některého územního plánu, je součástí zakázky rovněž podklad pro pořizovatele změny územního plánu pro tuto změnu.
- 1.1.7 **Objednatel si vyhrazuje právo ukončit práce po prvním fázi plnění, například z důvodu nevyhovujícího výsledku ekonomického hodnocení. V takovém případě druhá fáze zadání - DUR již nebude hrazena.**
- 1.1.8 Předmětem zakázky je dále projednání dokumentace s dotčenými orgány a dotčenými osobami v rozsahu nutném pro vydání potřebných stanovisek pro územní řízení včetně podání žádosti o územní rozhodnutí. Součástí předmětu díla je spolupráce při vydání příslušných rozhodnutí až do nabytí jejich právní moci. DUR bude svým obsahem sloužit jako jeden z podkladů pro zadání dalšího stupně dokumentace (dokumentace pro stavební povolení), proto musí být zpracována v náležitých podrobnostech.
- 1.1.9 Zhotovitel zajistí jednání o závěrečném projednání připomínek a Objednatel přijaté připomínky zapracuje do dokumentace. Bez souhlasu Objednatele není oprávněn měnit obsah a rozsah dokumentace. Při projednání zpracovávané dokumentace stavby bude postupovat v součinnosti s Objednatel a dbát jeho pokynů.
- 1.1.10 Součástí předmětu druhé fáze zakázky je rovněž zpracování oznámení dle § 6 odst. 4) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Podrobněji dále v kapitole 4. 14.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Cílem projektu je provedení modernizace železniční stanice se zlepšením jejích kvalitativních parametrů, směřující k:
- zajištění bezpečného a spolehlivého provozu,
 - odstraněním technicky nevyhovujícího stavu ŽDC,
 - odstraněním rušení protisměrných jízd z důvodu úroňových přístupů na nástupiště ŽST Kutná Hora, a to celkovou peronizací stanice,

- zajištěním bezbariérového přístupu na všechna nástupiště,
- zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí,
 - umožnění provozu nákladních vlaků délky 740 m
- splnění parametrů daných legislativou,
 - umožnění následného nasazení ETCS,
 - splnění podmínek TSI v subsystémech infrastruktura (TSI INF 2015), řízení a zabezpečení (TSI CCS) a energie (TSI ENE 2015), bezbariérový přístup na nástupiště (TSI PRM 2015),
 - parametrů dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 pro hlavní síť (Core Network) nákladní dopravy TEN-T.
- Zrychlení osobní dopravy zvýšením rychlosti ve staničních kolejích,
- Snížení provozních nákladů infrastruktury zavedením dispečerského řízení trati a také snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy díky vyloučení nutnosti velkých oprav po dobu hodnocení projektu,
- Stavební připravenost pro realizaci plánované stavby: „Modernizace a elektrizace traťového úseku Kutná Hora hl.n. – Kutná Hora město“ (zapojení regionální trati Kutná Hora hl.n. – Zruč nad Sázavou bezúvratově do ŽST Kutná Hora hlavní nádraží, s částečnou přeložkou v úseku Kutná Hora hl.n. – zastávka Kutná Hora – Sedlec)
- Přesunu styku trakčních soustav 3 kV DC / 25 kV, 50 Hz AC z obvodu stanice Kutná Hora hl. n. do kolínského záhlaví ŽST Kutná Hora hl. n. dle dokumentace: „Kutná Hora, posun stykového místa“.

1.3 Místo stavby

1.1.1. ŽST Kutná Hora

- Kraj: Středočeský
- Obec: Kutná Hora
- Katastrální území: Sedlec u Kutné Hory
- TUDU: 1201 Y1
- Začátek a konec stavby: od km 286,742 do km 288,024

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5 / F2
Třída tratí dle ČSN EN 1991-2/Z4	1. třída
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	680 00
Číslo trati podle nákresného jízdního řádu	324 / 502
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	230
Číslo traťového a definičního úseku	1201Y1 (ŽST Kutná Hora hl. n.)
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	80 až 120km/hod
Trakční soustava	Stejnoseměrná 3kV Kutná Hora - Kolín Střídavá 25kV Havlíčkův Brod - Kutná Hora
Počet traťových kolejí	2

- Provozovatelem dráhy je Správa železnic místním správcem Oblastní ředitelství Praha

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1 Mapové podklady splňující TKP
- 2.1.2 Národní strategie cyklistické dopravy, MD, 2013

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 Kutná Hora, posun stykového místa – *Koncept technického řešení, SUDOP Praha a.s.*
- 2.2.2 Rekonstrukce nástupiště a prodloužení podchodu v ŽST Kutná Hora hl. n. – ZP, Sagasta, 05/2018 – nepředložen na CK MD
- 2.2.3 Rekonstrukce mostu km 287,291 Retz (ÖBB) - Kutná Hora – ZP, 05/2020
- 2.2.4 „Zpřesnění Sm. V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON“, SŽDC, 06 GŘ, v platném znění – příloha této zadávací dokumentace, dále jen „Zpřesnění Sm. V-2/2012“
- 2.2.5 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, MD 2019
- 2.2.6 Cyklistická doprovodná infrastruktura, MD, 2010

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1 Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo) - *DUR, METROPROJEKT Praha a.s.*
- 3.1.2 Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (mimo) – Kutná Hora (mimo) – ZP, *METROPROJEKT Praha a.s.*
- 3.1.3 Modernizace a elektrizace traťového úseku Kutná Hora hl.n. – Kutná Hora město – ZP, *příprava pozastavena*
- 3.1.4 Kutná Hora, posun stykového místa – *Koncept technického řešení, SUDOP Praha a.s.*
- 3.1.5 Rekonstrukce mostu km 287,291 Retz (ÖBB) - Kutná Hora – ZP + *DUSP, Sagasta*
- 3.1.6 Stavba parkoviště pro osobní automobily u hlavního nádraží Kutná Hora – ul. Vítězná a ul. k Nádraží – *Studie, investor město Kutná Hora*
- 3.1.7 Dále bude zajištěna koordinace s dalšími stavbami SŽ, ČD, cizích investorů na pozemcích SŽ a ČD a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčeném území

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Dokumentace pro územní řízení má za úkol řešit komplexní rekonstrukci železniční stanici zahrnující žel. svršek, spodek včetně všech mostů, propustků a zdí., odvodnění, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, trakce a silnoproudé rozvody.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Dopravní technologie bude zpracována dle Přílohy č. 1 směrnice generálního ředitele č. 11/2006.
- 4.2.2 Dopravní technologie musí být zpracována v souladu s již zpracovanou dopravní technologií pro celé rameno Brno – Havlíčkův Brod – Kolín.
- 4.2.3 Pro výhledový rozsah dopravy si zhotovitel zajistí také dostatečné podklady od objednatelů regionální i dálkové dopravy.

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 V první fázi (ZP), bude zpracován rámcový návrh postupu výstavby za účelem zpracování ekonomického hodnocení a stanovení investičních nákladů.

- 4.3.2 Ve druhé fázi (DÚR) bude již zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS), včetně návrhu míst pro zařízení staveniště. Bude navržena kumulace prací vyžadující zastavení provozu a délka a počet těchto období tak, aby byl rozsah omezení provozu minimalizován.

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 ŽST. Kutná Hora je vybavena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71 (výroby před rokem 1971), které se dle TNŽ 342620 řadí do III. kategorie. Zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 1968. Pro indikaci průjezdu vlaku jsou zřízeny kolejové obvody EFCP s frekvencí 275 Hz a počítači náprav PNS - 03. Výhybky v hlavních a předjízdých kolejích jsou vybaveny elektromotorickými přestavníky. V obvodu ŽST. se nachází zabezpečený přejezd v km 286,468 typu PZS3ZNI rok výroby 2014 a zabezpečený přejezd v km 287,472 typu PZS3SNI rok výroby 1979.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 V ŽST Kutná Hora hl.n. bude navrženo řešení kompletního příslušného zabezpečovacího zařízení včetně ETCS L2, které zahrne zabezpečení dotčené ŽST, traťového úseku Kutná Hora hl.n – Kutná Hora město a přejezdů ve smyslu návrhu a souvisejících doporučení materiálu „Tvorba metodického pokynu pro projektování systému ERTMS/ETCS“.
- 4.4.2.2 Návrh systému ETCS bude koordinován s připravovanou akcí „ETCS+DOZ Brno - Havlíčkův Brod – Kolín“.
- 4.4.2.3 V traťovém úseku Kutná Hora - Kolín bude navržen systém ERTMS/ETCS L2 na již vybudované příslušné zabezpečovací zařízení v rámci stavby „Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)“.
- 4.4.2.4 Pro všechna nová zabezpečovací zařízení bude navržena diagnostika s přenosem diagnostických dat do stanoveného místa soustředěné údržby. Diagnostika musí vycházet z koncepce TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z.
- 4.4.2.5 V CDP Praha bude zřízena nebo upravena RBC pro ŽST Kutná Hora (a další pokračování směrem do ŽST Havlíčkův Brod). Mezi nově navrhovanými i stávajícími RBC bude zřízen handover. Součástí stavby budou automatické vstupy do oblasti ETCS z jednotlivých přípojných tratí.
- 4.4.2.6 Pro zjišťování volnosti kolejových úseků budou navrženy počítače náprav, vyhovující TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238-3, které budou rozmístěny optimalizovaně ve vazbě na zpracovanou dopravní technologii.
- 4.4.2.7 Nově navrhovaná zabezpečovací zařízení budou navržena pro dálkové ovládání z CDP Praha z dispečerského sálu řízené oblasti Kolín – Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí. Vlastní výstavba dispečerského sálu není součástí této stavby.
- 4.4.2.8 Součástí bude řešení problematiky napájení nového SZZ a úvazek TZZ.
- 4.4.2.9 V rámci stavby dojde k posunu styku trakčních napájecích soustav do oblasti kolínského záhlaví ŽST Kutná Hora a tím musí být detailně řešeno ukolejnění včetně KSU a TP včetně řešení katodických ochran produktovodu ve směru Kolín.
- 4.4.2.10 Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů i napojení na stávající/nové úseky bude nutné vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné a dočasné stavy zabezpečovacích zařízení.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 ŽST. Kutná Hora hl.n. je vybudováno rozhlasové zařízení v IP provedení a vizuální informační systém pro cestující. Ve většině případů místní kabelizace z 60. let minulého století. Železniční stanice je pokryta rádiovým signálem GSM-R.
- 4.5.2 Požadavky na nový stav
- 4.5.2.1 Bude navržena místní kabelizace k jednotlivým prvkům v kolejišti, pro připojení jednotlivých rozvaděčů EOv a osvětlení bude navržena HDPE trubka a optický kabel. Metalické kabely budou navrženy podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE.
- 4.5.2.2 Bude navržena ochrana a případně přeložka stávajících inženýrských sítí.
- 4.5.2.3 Vyvedení stávajícího dálkového optického kabelu bude upraveno v souladu s pokynem Správy železnic „Základní technické specifikace dálkových optických kabelů (DOK) a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“ č.j. 22150/2017-SŽDC-O14 ze dne 27.6.2017.
- 4.5.2.4 Technologické prostory budou chráněny poplachových zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS) s čtečkou karet služebních průkazů, ochrana technologických prostor proti požáru bude zajištěna ASHS, EPS popř. opticko-kouřovými detektory zapojenými do PZTS v závislosti na zpracovaném PBR. Navržený systém PZTS musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.
- 4.5.2.5 Bude prověřen a posouzen aktuální stav stávajícího rozhlasového zařízení. Na základě tohoto posouzení bude navrženo doplnění rozhlasového zařízení nebo bude navrženo rozhlasové zařízení kompletně nové.
- 4.5.2.6 Bude prověřen a posouzen aktuální stav stávajícího zapojovače. Na základě tohoto posouzení bude navrženo doplnění zapojovače nebo bude navržen zapojovač kompletně nový.
- 4.5.2.7 Bude navržena rekonstrukce stávající ATÚ. Nová ATÚ bude navržena v IP provedení.
- 4.5.2.8 Budou navrženy nové vnitřní sdělovací rozvody a hodinová zařízení, podružné hodiny budou řešeny s vteřinovou ručkou, vzhled bude řešen v korporátních barvách.
- 4.5.2.9 Bude navržena rekonstrukce vizuálního informačního systému v souladu s aktuální Směrnici č. 118. Tabule informačního systému budou navrženy v provedení LED grafických displejů (plně barevné LED segmenty) s roztečí bodů maximálně 2,9 mm.
- 4.5.2.10 Pro sledování hran nástupiště, podchodu a příp. výtahů bude navržen kamerový systém v souladu s pokynem O14 č.j. 18453/2018—SŽDC-O14 s kompresním algoritmem H.265 a se začleněním do Kontrolně analytického centra řízení dopravy (KAC). Navržený kamerový systém musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky technologických systémů dle TS 2/2008-ZSE.
- 4.5.2.11 V případě, že budou navrženy výtahy, musí být jejich řídicí část připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 – ZSE a jejich komunikační část připojena do železniční služební telefonní sítě.
- 4.5.2.12 Bude navržen systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS) dle TS 2/2008-ZSE v platném znění včetně přenosového zařízení IP/MPLS. Diagnostické informace všech sdělovací zařízení a ostatních technologií (např. EOv, osvětlení a další) budou zapojeny do DDTS, pro přenos diagnostických informací bude navržen v ŽST Kutná Hora integrační koncentrátor.

- 4.5.2.13 Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).
- 4.5.2.14 Veškeré sdělovací zařízení bude navrženo pro dálkové ovládání z CDP Praha.
- 4.5.2.15 Sloupky na nástupištích musí umožňovat integraci sdělovacích zařízení z důvodu minimalizace počtu sloupků. Sloupky musí umožňovat umístění následujících technologií: rozhlas, osvětlení, kamery, vizuální informační systém.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Trakční vedení v obvodu ŽST Kutná Hora je provedeno z části střídavou trakční proudovou soustavou 25 kV, 50 Hz, AC, z části stejnosměrnou soustavou 3 kV, DC, místo styku obou trakčních soustav je situován v obvodu ŽST cca v km 287,310 – 287,580 (koleje č.1–6, 11).
- 4.6.1.2 Stávající silnoproudé kabelové rozvody a venkovní osvětlení v ŽST, provedené v kombinaci osvětlovacích věží výšky 40m a 20m, stožárů typu JŽ 12, perónních stožárků a závěsných výbojkových svítidel (nástupiště) jsou rovněž za hranici životnosti a nesplňují světelné parametry dle současných norem. Elektrický ohřev výhybek (EOV) není v ŽST instalován.
- 4.6.1.3 Stávající systém DŘT, umístěný v hlavním stavědle ovládá DOÚO, dále pak rozvodnu 6kV situovanou v samostatné budově.
- 4.6.1.4 Pohony DOÚO jsou z poloviny 60.let minulého století, kabely DOÚO typu AYKY jsou na hranici životnosti.
- 4.6.1.5 Rozvodna 6kV STS 1621 v ŽST je napájena z rozvodu 6kV, 75Hz z TNS (měničové stanice) Kolín a TNS Golčův Jeníkov, je vybavena maloolejovými vypínači 6kV, kompenzačními kobkami s tlumivkami 6kV a olejovými transformátory 6/0,23kV pro napájení kódování SSZ v ŽST.
- 4.6.1.6 Technologie trafostanice TS 22/0,4 kV a rozvodny NN pro napájení odběrů v ŽST a stabilní náhradní zdroj pro náhradní napájení SSZ jsou rovněž na hranici plánované životnosti.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 V rozsahu nově navržené konfigurace železničního svršku a spodku bude proveden návrh kompletní rekonstrukce trakčního vedení v ŽST. Návrh bude sledovat nově stanovený rozsah uspořádání ŽST.
- 4.6.2.2 Návrh rekonstrukce trakčního vedení v celém obvodu ŽST Kutná Hora bude proveden trakční proudovou soustavu střídavou 25 kV, AC, 50 Hz, stávající místo styku trakčních soustav 25 kV, AC a 3 kV, DC bude zrušeno a v návrhu bude posunuto do oblasti kolínského záhlaví ŽST. Přesné umístění stykového místa upřesní zhotovitel na základě výpočtů dynamiky jízdy vlaku.
- 4.6.2.3 Při návrhu trakčního vedení budou sledovány normy ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 122-1 ed.2, ČSN EN 50 367 ed.2, ČSN EN 50 388 ed.2 a splnění požadavků TSI ENE.
- 4.6.2.4 Dle rozsahu návrhu nového trakčního vedení bude proveden návrh dálkového ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO) včetně začlenění do systému DŘT.
- 4.6.2.5 Dle navrženého rozsahu úprav trakčního vedení, železničního svršku a spodku, nástupišť, mostních objektů zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a ostatních úprav s tímto souvisejících bude proveden nový návrh ukolejnění vodivých konstrukcí dle současně platných norem a předpisů.
- 4.6.2.6 Vzhledem k předpokládanému nárůstu spotřeby elektrické energie v ŽST Kutná Hora, pro zajištění napájení nově navrhovaných technologických a

ostatních elektrických zařízení bude navržena rekonstrukce technologie nebo výstavba nové transformovny 22/0,4 kV včetně zajištění a návrhu napájení z nadřazené distribuční sítě ČEZ Distribuce, a.s.

- 4.6.2.7 Napájení nového zabezpečovacího zařízení SZZ a úvazek TZZ musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620 ed.2, ČSN 34 2650 ed.2 včetně zajištění ochrany zařízení proti vlivům přepětí a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8.
- 4.6.2.8 Základní napájení technologie staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST bude v návrhu ZP sledováno z lokální distribuční sítě NN, záložní napájení z trakčního vedení 25 kV, AC. Koncepce způsobu napájení SZZ může být upřesněna v dalším stupni dokumentace.
- 4.6.2.9 Bude proveden návrh rekonstrukce technologie stávající rozvodny STS 6 kV s tím, že návrh uspořádání nové technologie bude sledovat problematiku konceptu přechodu z rozvodu 6 kV na napěťovou hladinu 22 kV v rámci LDSŽ.
- 4.6.2.10 V rozsahu stanoveném dopravní technologií budou příslušné výhybky vybaveny elektrickým ohřevem výhybek (EOV) včetně jeho napájení a ovládání.
- 4.6.2.11 V ŽST bude proveden návrh nového venkovního osvětlení kolejiště s důrazem na osvětlení pracovních ploch, osvětlení nástupišť a přístupových komunikací pro cestující, dle ČSN EN 12 464-2, se sledováním požadavků směrnice SŽDC E11. V návrhu bude současně řešeno jeho napájení a ovládání.
- 4.6.2.12 Pro řízení nových silnoproudých technologických zařízení a PETZ v ŽST z pracoviště elektrodispečinku Praha bude navrženo v příslušném rozsahu nové zařízení DŘT, které bude kompatibilní se stávajícím systémem v navazujících traťových úsecích.
- 4.6.2.13 Bude navržena dálková diagnostika EOV, osvětlení, případně částí silnoproudé technologie, zapojená do systému dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS) v souladu s TS 2/2008-ZSE. Návrh systému DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.
- 4.6.2.14 Ve vnitřních prostorách budov s umístěním nových technologických zařízení bude navržena nová elektroinstalace včetně návrhu ochrany proti účinkům blesku.

4.7 Ostatní technologická zařízení

4.7.1 Požadavky na nový stav

- 4.7.1.1 Navržené výtahy budou zpracovány na základě aktuálního předpisu S10.

4.8 Železniční svršek a spodek

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 ŽST Kutná Hora hl. n. má 10 dopravních kolejí (č.1,3,5,7,9,11,13,2,4,6). První staniční kolej je po opravě z roku 2018. Nejslabšími místy v hlavních dopravních kolejích jsou dvojité křižovatkové výhybky (č.4AB, 8AB, 31AB, 33AB, 35AB) kde dochází k závadám v GPK a defektoskopickým závadám. Staniční koleje jsou převážně s kolejnicemi tv. S49 na betonových pražcích, je znečištěné šterkové lože, s tendencí k opakovanému zbahnění. Stav železničního spodku odpovídá svému stáří.

4.8.2 Požadavky na nový stav

- 4.8.2.1 Bude navržena celková rekonstrukce železničního svršku novým materiálem v závislosti na kolejových úpravách vyplývajících z požadavků dopravní technologie. Ve fázi ZP bude v rámci návrhu kolejových úprav prověřena možnost rozložení křižovatkových výhybek.

- 4.8.2.2 Ve fázi ZP zhotovitel zpracuje archivní rešerši železničního spodku řešeného úseku stavby z archivních podkladů. Dále zhotovitel provede orientační průzkum vč. místního šetření za účasti správce a zástupce O13, zaměřený zejména na místa vyžadující časté zásahy v rámci údržby a na místa poruch, pro stanovení předpokládaných příčin poruch a navržení vhodného technického řešení, zmapování stávajícího odvodnění a jeho stavu apod. Z místního šetření bude vyhotoven záznam, který bude obsahem dokladové části.
- 4.8.2.3 V celém rozsahu kolejových úprav objednatel předpokládá rekonstrukci pražcového podloží a rekonstrukci odvodnění.
- 4.8.2.4 Ve fázi DUR bude proveden podrobný geotechnický průzkum.
- 4.8.2.5 Navržené řešení železničního spodku bude vycházet z přílohy č. 2 těchto ZTP.

4.9 Nástupiště

4.9.1 Popis stávajícího stavu

4.9.1.1 Nástupiště v žst. Kutná Hora č.2 je z poloviny zastřešené

Povrch nástupiště je z hladkého asfaltu a v zimě je částečně kluzký. Bezbariérový přístup pro vozíčkáře a pro kočárky není, je zajištěno jen provizorními ližinami položenými na schodech do podchodu. Nástupiště č.1 pod výpravní budovou u 13.SK je určeno především pro regionální vlaky nemá dostatečnou výšku umožňující plynulý nástup a výstup cestujících. Nástupiště má pevnou hranu a povrch z asfaltu.

Nástupiště č.1 u 11.SK ke své konstrukci pouze z nasypaného materiálu zcela nedostatečné. Není ani zastřešené, ani bezbariérové. Stav nástupišť odpovídá svému stáří.

4.9.2 Požadavky na nový stav

- 4.9.2.1 Budou navržena nová nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK v souladu s požadavky TSI a ČSN 73 4959. Počet nástupních hran a jejich délku určí dopravní technologie.
- 4.9.2.2 PO Kolín od 1. 4. 2020 nebude využívat budovu výpravního vnější služby na 2. nástupišti (budovu odstranit).

4.10 Mosty, propustky, zdi

4.10.1 Popis stávajícího stavu

- 4.10.1.1 V předpokládaném rozsahu stavby (obvod ŽST Kutná hora hl.n.) se nacházejí 3 mosty (v km 287,291, v km 287,292 a v km 287,653), 5 propustků v km (v km 286,920; 287,083; 287,104; 287,106 a 287,988) a opěrné/zárubní zdi.
- 4.10.1.2 Most v ev. km 287,291 je trémový (komorové nosníky) z dodatečně předpjatého betonu z roku 1964, kolmá světlost 16,12m, volná výška 2,31m. Nosná konstrukce je uložena na železobetonové spodní stavbě.
- 4.10.1.3 Rekonstrukce mostu je zařazena do investiční akce: "Rekonstrukce mostu km 287,291 trati Retz (ÖBB) – Kutná Hora".
- 4.10.1.4 Most v ev. km 287,292 je ocelový trémový plnostěnný s dolní mostovkou z roku 1908, oprava v roce 1986. Kolmá světlost 14,38m, volná výška 1,99 m. Nosná konstrukce je uložena na kamenné spodní stavbě.
- 4.10.1.5 Podchod v ŽST Kutná Hora v ev. km 287,653 je železobetonový deskový z roku 1959, kolmá světlost 4,85m, volná výška 2,45m

4.10.2 Požadavky na nový stav

U všech mostních objektů a opěrných zdí musí být stanovena zatížitelnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S 30135/2015–013) a

prokázána přechodnost traťové třídy D4/120 a D2/160. U stávajících objektů ve fázi ZP lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A“. Ve fázi DUR musí být zatížitelnost u stávajících objektů stanovena v kategorii „C“.

U všech mostních objektů bude zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu.

Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

Z hlediska mostů jsou tratě zařazeny dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1. třídy tratí.

U mostního objektu (km 287,653) se předpokládá celková přestavba na nový podchod, včetně jeho prodloužení. Projektant však prověří i možnost celkové rekonstrukce podchodu.

U propustků se předpokládá vložení nové železobetonové konstrukce, nebo zrušení v případě ztráty funkce.

Mosty a propustky budou projektovány podle užívaných metodik ohledně migrace živočichů – AOPK 1995, Hlaváč 2008, 2011.

Bude navržena rekonstrukce veškerých zdí v rozsahu stavby (i výše neuvedených). Předpokládá se kompletní sanace, ev. nové římsy, zábradlí atp.

4.11 Ostatní objekty

4.11.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (např. k technologickým objektům), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.

4.11.2 Budou navrženy parkovací plochy P+P dle Pokynu GR SŽ PO-11/2020-GR.

4.12 Pozemní stavební objekty

4.12.1 Popis stávajícího stavu

4.12.1.1 **Objekt výpravní budovy žst. Kutná Hora hl. n. IC: 6000388716:** objekt výpravní budovy, který je v současné době zařazen do kategorie C, byl otevřen veřejnosti v roce 1896. Slouží jako přestupní stanice s pohybem mnoha zahraničních turistů s cílem návštěvy kulturní památky Kostnice a Chrámu sv. Barbory v Městě Kutná Hora. Jedná se o hlavní dvoupatrový zděný objekt s členitou fasádou obloženou obkladem z lícového zdiva. Objekt je krytý sedlovou střechou s krytinou ze šablon řady Cembit. Hlavnímu objektu náleží přízemní přístavby kryté střechami sedlovými. Vytápění objektu zajišťují plynové kotle umístěné v nedaleko vzdáleném Provozním objektu žst. Kutná Hora. Ve směru od nástupiště k objektům přiléhá zastřešení 1. nástupiště.

V roce 2018 byla provedena kompletní obnova vnějšího pláště včetně výměny otvorových výplní, klempířských prvků, oprava zastřešení na patrové části hlavního objektu, byla provedena oprava veřejných toalet. Vnitřní prostory výpravní budovy jsou ve špatném technickém stavu. Nutno provést rekonstrukci vnitřních prostor výpravní budovy.

Nádražní objekt slouží jako zázemí pro cestující veřejnost – odbavovací místo, čekárna, veřejné WC, pokladny vč. potřebného zázemí dopravce. Dále se v přízemí objektu nachází provozní prostory ČD, a.s. ZAP a dozorce nástupiště, útulek pracovníků Cargo.

Dále je v objektu umístěna Informační kancelář Města Kutná Hora. Pro potřeby cestujících jsou v objektu umístěny: nápojový automat a automat balených baget. V 1. patře objektu jsou 3 bytové jednotky, z toho je jeden byt osazen, 2 byty jsou prázdné.

Plocha 1. nástupiště pod přístřeškem je ve špatném technickém stavu, vykazuje velké nerovnosti, hrozí pádu a úrazu osob.

4.12.1.2 **Provozní objekt, IC: 6000 315 895:** jedná se o dvoupatrový objekt plnící funkci i řídicí věže, zajišťující provoz a bezpečnost dráhy. Objekt je zakryt plochou střechou s krytinou z modifikovaných pásů. Objekt je v nepřetržitém provozu. V přízemí objektu jsou umístěny dílny, technologie. V 1. patře objektu je umístěna akumulátorovna, zabezpečovací zařízení a kanceláře SSZT, SŽ, s.o. vč. soc. zázemí (pro 4 osoby) V 2.patře provozního objektu se nachází dopravní kancelář obsazena výpravčí (3 osoby) zajišťující nepřetržitý provoz a kanceláře místního správce SPS OŘ Praha (3 osoby), vč. sociálních zařízení.

V roce 2018 byla provedena výměna otvorových výplní, oprava omítek vnějších a obnova zastřešení.

4.12.1.3 **Objekt v užívání správy tratí, IC 6000 315 894:** na objektu byla provedena oprava omítek vnějších, výměna otvorových výplní, oprava zastřešení. Objekt je v provozu.

4.12.1.4 **Zastřešení I. nástupiště, IC: 5000 107 867 :** propojující výpravní budovu s provozním objektem je tvořen z typické nosné ocelové konstrukce opatřené nátěrem v odstínu modrá. Nosná ocelová konstrukce je zakryta trapézovými plechy.

4.12.1.5 **Zastřešení ostrovního/II. nástupiště, IC 5000 107 866:** nosné prvky jsou typické ocelové sloupy z I profilů ve tvaru tzv. vlaštovky, zakryty ocelovými trapézovými plechy.

4.12.1.6 **Objekt staničního výpravčího, IC 6000 388 715:** jedná se o přízemní zděný objekt umístěný na ostrovním nástupišti, krytý plochou střechou. Na obvodovém plášti je provedena umělecká malba s panorama a znakem Kutné Hory, vítající turisty přijíždějící do Kutné Hory po železnici.

4.12.2 Požadavky na nový stav

Při navrhování změn využití objektů dodržet požadavky **Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží.**

Bude-li některý z objektů v rámci stavby vymístěn a bude-li pak pro potřeby dráhy zbytečný, je nutné u takovýchto objektů postupovat dle bodu 4.14 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží.

4.12.2.1 **Objekt výpravní budovy žst. Kutná Hora hl.n., IC: 6000388716:**

Modernizovat/rekonstruovat interiér změnou stávajícího řešení s cílem zvýšení kvality prostor pro cestující veřejnost vč. nabídky doplňkových a dodatkových služeb (obchodní jednotky a zázemí pro dopravce). Do prostor při sledování toku cestujících umístit komerční prostory s prodejem občerstvení, tisku, aj. dle matice služeb Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Vyhradit prostor pro umístění bankomatu, automatu na prodej jízdních dokladů, označovačů jízdenek, automatů na prodej potravin a nápojů. Čekárnu a prodej jízdenek propojit s komerčními prostory. 2 pokladny vč. hygienických zázemí bezpečnostně oddělit pro užívání pronajatých prostor různými dopravci. Zpracovatel v rámci ZP prověří potřebu bytů v 1. patře objektu a případně navrhne jejich rekonstrukci, včetně vnitřních prostor celého II. patra s dalším využitím dle požadavků OOČ OŘ a O31 GR, SŽ, s.o.

Návrh zohlední, aby jednotlivé činnosti zhotovitele stavebních prací neohrožovaly a výrazně neomezovaly cestující, veřejnost, nájemce prostor budovy a drážní provoz. Je požadováno respektovat stávající nájemní vztahy.

Provést obnovu zastřešení na přízemních částech objektu výpravní budovy žst. Kutná Hora hl.n. Nutná rekonstrukce rozvodů inženýrských sítí, obnova vytápění. Rekonstrukce rozvodů vody vč. hlavní vodovodní přípojky do objektu, kanalizace, elektroinstalace a slaboproudých rozvodů, instalace klimatizace. Provést obnovu povrchů vnitřních, obklady, dlažby, vyspravení omítek vnitřních a výmalbu vnitřních prostor. Zajistit opravu části chodníku v přednádraží u vstupu do objektu.

V rámci celé stanice včetně budovy osobního nádraží je třeba instalovat nový orientační systém dle platné Směrnice SŽDC č. 118, v rámci budovy bude instalován kamerový systém s propojením na Městskou policii Kutná Hora a jiná dohledová pracoviště.

4.12.2.2. **Provozní objekt, IC: 6000 315 895:** provést rekonstrukci vnitřních prostor. Obnovu vytápění vč. výměny plynových kotlů, provést rekonstrukci rozvodů vody, kanalizace, elektroinstalace a slaboproudých rozvodů, instalaci klimatizace. Provést obnovu povrchů vnitřních, obklady, dlažby, vyspravení omítek vnitřních a výmalbu prostor.

4.12.2.3. **Objekt v užívání správy tratí, IC 6000 315 894:** posoudit projektantem případnou rekonstrukci vnitřních prostor objektu.

4.12.2.4. **Zastřešení I. nástupiště, IC: 5000 107 867:** Předpokládá se demolice stávajícího a návrh nového zastřešení.

4.12.2.5. **Zastřešení ostrovního/II. nástupiště, IC 5000 107 866:** Předpokládá se demolice stávajícího a návrh nového zastřešení.

4.12.2.6. **Objekt staničního výpravčího, IC 6000 388 715:**

PO Kolín od 1. 4. 2020 nebude využívat budovu výpravčího vnější služby na 2. nástupišti. Budova bude odstraněna.

4.13 Geodetická dokumentace

4.13.1.1 Geodetické a mapové podklady (železniční bodové pole (ŽBP) a železniční mapové podklady (ŽMP) do hranic dráhy) pro část I.3 zajistí zadavatel. Geodetické a mapové podklady budou splňovat TKP staveb státních drah.

4.13.1.2 V případě doplnění geodetických a mapových podkladů (při umístění nových objektů mimo stávající hranici obvodu dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů) je součástí zakázky jejich doplnění zhotovitelem.

4.13.1.3 Případné doplnění od objednatele převzatého ŽBP a převzatých ŽMP zajistí zhotovitel po dohodě se správcem ŽBP a ŽMP (SŽG Praha).

4.13.1.4 V průběhu zpracování dokumentace budou zhotovitelem provedeny veškeré průzkumy a měření v rozsahu potřebném pro řádné zpracování dokumentace.

4.13.1.5 V průběhu zpracování dokumentace si zhotovitel ve spolupráci se správcem příslušných TÚ zajistí archivní dokumentaci objektů dotčených stavbou a další podklady, nutné k návrhu technického řešení stavby.

4.13.1.6 Podzemní a nadzemní vedení a zařízení technické infrastruktury budou zakreslena jednotlivými ucelenými liniemi.

4.13.1.7 Odevzdání dokumentace stavby k odbornému připomínkovému řízení bude pro SŽG Praha i v digitální podobě ve formě otevřené – minimálně část I. Geodetická dokumentace, část C.2 Koordinační situace a E.1.1 Železniční svršek a spodek („doc“, „xls“, „txt“, „dgn“).

4.14 Životní prostředí

4.14.1 **Fáze ZP:** Tato kapitola bude zpracována v rozsahu bodu 8) ZP Směrnice MD č. V-2/2012 a seřazena následovně:

- Popis jednotlivých složek životního prostředí
- Ochrana přírody: identifikace lokalit NATURA 2000, zvláště chráněných území, památných stromů, významných krajinných prvků, prvků územního systému ekologické stability apod. v řešené oblasti.
- Hlukové zatížení území: bude stanoveno na základě kvalifikovaného odhadu s využitím dostupných podkladů (část Dopravní technologie, strategické hlukové mapování, akční plány) včetně odhadu rozsahu případných protihlukových opatření

- Odpady: specifikace odpadového hospodářství stanovená na základě pochůzky při účasti objednatele, bez provedení průzkumu. Předmětem pochůzky bude stanovení částí stavby, kde je očekáván vznik nebezpečných odpadů (výskyt materiálů s obsahem azbestu a dalších materiálů s nebezpečnými vlastnostmi, sklad ropných látek, transformační stanice, dílna s úkapy ropných látek, kontaminace přilehlých pozemků v důsledku havárie apod.). Problematiku konzultovat s místně příslušnými správci znalých místních poměrů.

4.14.2 Fáze DUR:

4.14.2.1 Bude zajištěno odůvodněné stanovisko orgánu ochrany přírody (OOP) dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny k lokalitám NATURA 2000. Na základě odůvodněného stanoviska k lokalitám NATURA 2000 bude příslušný úřad požádán o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

4.14.2.2 Technická zpráva vlivu stavby na ŽP – popis jednotlivých složek životního prostředí, důraz bude dále kladen na následující průzkumy a studie:

- Biologický průzkum – provést v místech záboru stavby a nejbližším okolí, zaměřen především na jarní a letní aspekt, s důrazem na výskyt kriticky ohrožených a silně ohrožených druhů plazů, obojživelníků, letounů a bezobratlých. Na základě biologického průzkumu bude případně zhotovitelem projektu požádáno o výjimku podle § 43 a § 56, zákona č. 114/1992 Sb.

Z pohledu ochrany přírody a krajiny bude vyhodnoceno a zohledněno, zda se záměr nachází ve zvláště chráněném území, významném krajinném prvku, přírodním parku, případně v lokalitě soustavy NATURA 2000. Zohledněna a vypořádána bude existence památného stromu a skladebných prvků územního systému ekologické stability.

- Dendrologický průzkum - Kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem GR pro kácení stromů ze dne 2. 4. 2020, č.j.: S 20180/2020 – O15, především s Článkem 9 Kácení v případě investic na železniční dopravní cestě. Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny.
- Hluková studie – problematika hluku a vibrací bude zpracována v souladu s VTP/ZP+DUR/12/20 body 4.5.7 – 4.5.13.
- Odpadové hospodářství - důraz bude kladen na průzkum kontaminace štěrkového lože a spodku pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace štěrkového lože, za přítomnosti investora. Kontaminace štěrkového lože a ostatních zemin (včetně výkopových zemin) bude určena na základě předběžného průzkumu, včetně chemického složení (geotechnické sondy atp.). Další částí bude i mapa s vytipovanými možnými deponiemi a mezi deponiemi pro materiál za stavby.

Pro případnou recyklaci štěrkového lože, případně stavebních odpadů, bude s příslušným správním úřadem projednáno umístění recyklační základny, včetně podmínek pro její provoz (přístupové cesty, rozptylová studie, vodohospodářská ochranná opatření atp.)

- Zemědělská příloha – odhad dočasných a trvalých záborů ZPF
- Lesní příloha – odhad dočasných a trvalých záborů PUPFL

4.14.2.3 Ochrana vod

Větší část záměru se nachází na hranici Q100 vodoteče Vrchlice - relevantnost povodňového plánu bude projednána se správcem povodí.

4.14.2.4 Migrace – při projekci propustků a mostů doporučujeme spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, divizí dopravní infrastruktury a životního prostředí

Dokladová část bude obsahovat kapitolu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části. Zde budou řazena následující vyjádření: stanovisko k lokalitám NATURA 2000, vyjádření k EIA, stanovisko ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, výjimky, atp.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:

Realizace této stavby může začít až po dokončení realizace stavby „Rekonstrukce mostu v km 287,291 trati Retz – Kutná Hora“, které je naplánováno na konec roku 2023.

- 5.1.2 Součástí zpracovaného Záměru projektu bude i doprovodná dokumentace. Doprovodná dokumentace bude obsahovat následující části: návrh dopravní technologie, situace železniční stanice 1:1000, rámcový popis rozhodujících SO a PS v rozsahu souhrnné technické zprávy, stručný popis stavebních postupů. Součástí plnění bude vyčíslení investičních nákladů, které bude provedeno podle platného sborníku SFDI pro oceňování železničních staveb ve stupni ZP.

- 5.1.3 Pro výpravní budovu Kutná Hora hlavní nádraží musí být v ZP vyhodnocena, zdůvodněna a obhájena potřebnost stavebního zásahu a jeho rozsah v podrobnosti, kterou určuje „Zpřesnění Sm. V-2/2012“ pro Kapitulu 3 ZP, body 1-4.

- 5.1.4 Zpracování následujícího minima se týká obecně všech budov osobních nádraží (ON), které jsou v příslušném úseku traťového anebo staničního obvodu infrastrukturního projektu:

5.1.4.1 Název a číslo dle SR 70, kategorií a absolutní pořadí budovy dle Směrnice SŽ SM122: Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180;

5.1.4.2 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;

5.1.4.3 zhodnocení aktuálního stavebně-technického stavu (protokoly o pravidelných prohlídkách);

5.1.4.4 schéma funkčního využití budovy (pro aktuální stav);

5.1.4.5 popis stávající technologie v budově a prověření možnosti umístění nové technologie do budovy ON.

- 5.1.5 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.

- 5.1.6 V ZP je nutné počítat s bezpečnostními opatřeními v celém areálu osobního nádraží. V průběhu zpracování ZP, při návrhu bezpečnostních technologií, resp. „prvků fyzické bezpečnosti“ bude nutné spolupracovat s bezpečnostním specialistou GŘ O30. V rámci ZP bude stanovena bezpečnostní kategorie a bezpečnostní zóny objektu pro další stupeň projektové dokumentace (DSP a PDPS).

- 5.1.7 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.

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
Centrum telematiky a diagnostiky,
Oddělení distribuce dokumentace**

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

kontaktní osoba:

e-mail: typdok@tudc.cz

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 Sm. V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON“, SŽDC, O6 GŘ, v platném znění
- 7.1.2 Příloha č. 2 Návrhové parametry pražcového podloží

Ing. Jakub Bazgier

náměstek ředitele SSZ pro techniku

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

Doložka číslo: 1298645

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: b47144ba-6566-4744-832e-0ead4a5ac743

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Darja ZAJÍCOVÁ)

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

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 07.01.2021 12:06:15



74187cde-444d-4fd0-8313-7cc409dcaa86