Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

Projektová DOKUMENTACE pro společné POVOLENÍ   
A Projektová dokumentace pro provádění stavby

(DUSP + PDPS)

„Modernizace ŽST Jihlava město“

Datum vydání: 22. 2. 2019

Obsah

[Seznam zkratek 3](#_Toc9240776)

[1. Specifikace předmětu díla 4](#_Toc9240777)

[1.1. Účel a rozsah předmětu díla 4](#_Toc9240778)

[1.2. Umístění stavby 5](#_Toc9240779)

[2. přehled výchozích podkladů 5](#_Toc9240780)

[2.1. Dokumentace 5](#_Toc9240781)

[2.2. Související dokumentace 5](#_Toc9240782)

[3. Koordinace s jinými stavbami 5](#_Toc9240783)

[4. Zvláštní technické podmínky a požadavky na provedení díla 5](#_Toc9240784)

[4.1. Všeobecně 5](#_Toc9240785)

[4.2. Dopravní technologie 6](#_Toc9240786)

[4.3. Organizace výstavby 6](#_Toc9240787)

[4.4. Zabezpečovací zařízení 7](#_Toc9240788)

[4.5. Sdělovací zařízení 8](#_Toc9240789)

[4.6. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení 9](#_Toc9240790)

[4.7. Železniční svršek a spodek 11](#_Toc9240791)

[4.8. Nástupiště 11](#_Toc9240792)

[4.9. Železniční přejezdy 11](#_Toc9240793)

[4.10. Mosty, propustky, zdi 12](#_Toc9240794)

[4.11. Ostatní objekty 12](#_Toc9240795)

[4.12. Pozemní stavební objekty 12](#_Toc9240796)

[**4.13.** **Životní prostředí** 13](#_Toc9240797)

[4.14. Geodetická dokumentace 15](#_Toc9240798)

[5. Specifické požadavky 15](#_Toc9240799)

[6. Související dokumenty a předpisy 15](#_Toc9240800)

[7. Přílohy 16](#_Toc9240801)

Seznam zkratek

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

|  |  |
| --- | --- |
| DDTS | Dálková diagnostika technologických systémů |
| DOÚO …… | Dálkové ovládání úsekových odpojovačů |
| DŘT | Dispečerská řídící technika |
| ED | Elektrodispečink |
| EOV | Elektrický ohřev výměn |
| NN | Nízké napětí |
| OSV | Osvětlení |
| OED | Obvodová elektro dílna |
| PZS | Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné |
| PZZ | Přejezdové zabezpečovací zařízení |
| SEE | Správa elektrotechniky a energetiky |
| SGI | Soubor geodetických informací |
| SPI | Soubor popisných informací |
| SZZ | Staniční zabezpečovací zařízení |
| TS ………… | Technická specifikace |
| TV | Trakční vedení |
| TZZ | Traťové zabezpečovací zařízení |
| ÚDŘ | Údržba dálkového řízení |
| VB | Výpravní budova |
| VN | Vysoké napětí |
| VNPN | Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla |
| VTO | Venkovní telefonní objekty |
| ZZ | Zabezpečovací zařízení |
| ŽDC | Železniční dopravní cesta |

1. Specifikace předmětu díla
   1. Účel a rozsah předmětu díla
      1. Předmětem zadání je vypracování **Projektová dokumentace pro společné povolení** („DUSP“), včetně zpracování **Projektové dokumentace pro provádění stavby** (PDPS) na stavbu **„Modernizace ŽST Jihlava město“** (dále jen „Stavba“) v souladu se zadávací dokumentací a návrhem technického řešení, které zajistí níže uvedené cíle, včetně podání žádosti o vydání společného povolení příslušným stavebním úřadům.
      2. Náplní Stavby je přeměna stávající stanice v nevyhovujícím technickém stavu s předimenzovaným kolejištěm, se zastaralým zabezpečovacím zařízením a nástupištěm nevyhovujícím platným normám, v moderní stanici s plnou peronizací umožňující bezbariérový přístup na všechna nástupiště a s moderním zabezpečovacím zařízením. Bude vybudován nový železniční svršek a spodek, trakční vedení a související železniční infrastruktura včetně staničního zabezpečovacího zařízení, nová výpravní budova a provozní objekt, jedno vnější a jedno ostrovní nástupiště s nástupní hranou 550mm nad temenem kolejnice, nový podchod k zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště. Tím dojde k zvýšení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy, zvýšení komfortu cestování a zvýšení bezpečnosti cestujících. Stavbou dojde ke zvýšení spolehlivosti a provozuschopnosti stanice, optimalizaci rozsahu kolejiště.
      3. Rozsah Díla „Modernizace ŽST Jihlava město“ je:
         1. Zhotovení **Projektové dokumentace pro společné povolení stavby dráhy** a to včetně zpracování **Projektové dokumentace pro provádění stavby**, která bude podkladem pro výběrové řízení na zhotovení stavby, včetně notifikace autorizovanou osobou, zajištění výkonu autorského dozoru při zhotovení stavby a činností koordinátora BOZP při práci na staveništi ve fázi přípravy včetně zpracování plánu BOZP na staveništi.
         2. Zpracování žádosti dle **§94j Společné územní a stavební řízení** zákona č.183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, včetně všech vyžadovaných podkladů pro vydání společného povolení.
         3. Rozsah a členění projektové dokumentace DUSP+PDPS bude zpracována:

* ve stupni dokumentace DUSP v členění a rozsahu přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění, jako dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy. Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽDC, Zhotovitel použije pro zpracování této dokumentace přílohu č. 1 a 2 Směrnice GŘ č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění (dále „Směrnice GŘ č. 11/2006“), v nezbytném rozsahu.
* a ve stupni dokumentace PDPS, která se zpracovává v členění a rozsahu přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění (dále „vyhláška 146/2008 Sb.“). Pro potřeby projednání, zejména v rámci SŽDC, se použijí pro zpracování této dokumentace požadavky přílohy č. 2 Směrnice GŘ č. 11/2006 v nezbytném rozsahu. Tato dokumentace se zpracovává jako doplněk k současně zpracovávané dokumentaci DUSP a neobsahuje tedy již znovu ty součásti, které jsou obsaženy ve zpracované dokumentaci DUSP.
* Oba stupně dokumentace (DUSP a PDPS) budou projednány a odsouhlaseny společně.
* Nad rámec povinných příloh dle vyhlášky č. 499/2006 Sb. budou doložené části G, H a I dle přílohy č. 2 Směrnice GŘ č. 11/2006 a části J a K dle VTP/DSP+ PDPS/11/19.
* Dokumentace bude také splňovat rozsah dle vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 169/2016 Sb. o stanovení rozsahu dokumentace veřejné zakázky na stavební práce a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr (včetně všeobecného objektu a oceněného i neoceněného soupisu prací).
* Součástí příloh jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude Soupis prací s výkazem výměr bez ocenění dle Vyhlášky č. 169/2016 Sb. včetně technické specifikace s podrobným vymezením množství stavebních prací, konstrukcí, dodávek nebo služeb s uvedením postupu výpočtu celkového množství.
  + - 1. Stanovení investičních nákladů bude zpracované dle platné Směrnice SŽDC č. 20 pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace SŽDC. Platné znění včetně formulářů souhrnného rozpočtu je zveřejněno na webových stránkách SŽDC (https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/stanoveni-nakladu-staveb-szdc).
      2. Součástí plnění je i zajištění geodetické dokumentace stavby, geodetických a mapových podkladů, podrobného geotechnického průzkumu, korozního průzkumu a dalších průzkumů nezbytných k návrhu technického řešení.
      3. Při zpracování Díla se postupuje dle VTP pro DSP+PDPS kromě případů, kdy je v těchto ZTP požadováno postupovat dle VTP pro DUR.
  1. Umístění stavby
     1. Stavba bude probíhat v žst. Jihlava město, která leží na jednokolejné celostátní elektrizované železniční trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava – Havlíčkův Brod od km 84,871 do km 92,903 (s úpravami železničního svršku od km 90,170 do km 91,530). Součástí stavby je kabelové propojení se stanicemi Jihlava a Rantířov. Předmětná trať je označena v jízdním řádu pro cestující č. 225, v tabulkách traťových poměrů č. 701A. Podle prohlášení o dráze je trať označena 640. V žst. Jihlava město č. TUDU - 1801R1, traťové úseky Rantířov – Jihlava město – 180132 a Jihlava město – Jihlava - 180136. Kraj: Vysočina. Katastrální území: Jihlava, (kabelová trasa - Horní Kosov, Rantířov).

1. přehled výchozích podkladů
   1. Dokumentace
      1. Záměr projektu „Modernizace ŽST Jihlava město“, zpracovatel společnost „SPB + SP\_ŽST Jihlava město\_AZP, EH“ (SUDOP Brno spol. s r.o. a SUDOP Praha a.s.), z 08/2018
   2. Související dokumentace
      1. Zápis z jednání Centrální komice Ministerstva dopravy („CK MD“) ze dne 5. 2. 2019.
2. Koordinace s jinými stavbami
   * 1. Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.
     2. Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi:
3. Centrální dopravní terminál Jihlava (dále jen „CDT Jihlava“) - (Statutární město Jihlava, realizace 2020-2022)
4. TES trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava – (SŽDC, dokončení cca 1Q/2019)
   * 1. Dále bude zajištěna koordinace s dalšími stavbami SŽDC, ČD, cizích investorů na pozemcích SŽDC a ČD a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčeném území.
5. Zvláštní technické podmínky a požadavky na provedení díla
   1. Všeobecně
      1. DUSP, včetně PDPS stavby bude zpracována dle schváleného Záměru projektu. Řešení pozemních objektů (zejména výpravní budovy, technologického objektu a konstrukce zastřešení) bude respektovat řešení Urbanisticko – architektonické studie Centrálního dopravního terminálu v Jihlavě zpracovaného Ateliérem RAW spol. s.r.o. pro Statutární město Jihlavu. Jakékoliv změny řešení budou předem projednány a odsouhlaseny s Magistrátem města Jihlava a zpracovatelem studie.
      2. Respektovat podmínky zápisu z CK MD ze dne 5. 2. 2019:

* V následných projektových stupních důsledně koordinovat z hlediska územního, technického a dopravního se záměrem „TES Veselí nad Lužnicí – Jihlava“ a tím minimalizovat požadavky na výlukovou činnost
* Jednoznačně definovat rozdělení investičních počinů v rámci zpracované dokumentace
* Bude zohledněna (prověřena možnost) plánovaná realizace dvou nástupištních hran o minimální délce 400m
* Řešení neznemožní vybudování nového podchodu v ŽST Jihlava město
* Řešení zohlední zachování prostoru pro realizaci nového ostrovního nástupiště spojeného se záměrem zavedení vysokorychlostních vlaků
  + 1. Zhotovitel díla zajistí důsledné plnění akceptovaných požadavků vyplývající z vyjádření uvedených v dokladové části Záměru projektu a to ve vzájemné součinnosti a návaznosti.
    2. K připomínkovému řízení bude odevzdána KOMPLETNÍ dokumentace (tzn. DUSP a PDPS) v rozsahu dle odstavce 1.1.3. těchto ZTP. Stupeň PDPS bude odevzdán nad rámec požadavků VTP samostatně, v kompletním rozsahu v elektronické podobě jako podklad pro zadávací dokumentaci na zhotovení stavby a to včetně kompletní Dokladové části DUSP.
    3. Zhotovitel odevzdá kompletní dokumentaci (DUSP + PDPS) dle odst. 2.4.4 VTP/DSP+PDPS/11/19 dokumentaci **v listinné podobě v počtu osmi souprav.** Čistopis definitivního odevzdání bude oproti odst. 2.4.9 VTP/DSP+PDPS/11/19 autorizován a číslován dle pokynů objednatele v minimálním počtu čtyř souprav.
  1. Dopravní technologie
     1. Provozní a dopravní technologie bude vycházet z dopravně technologického řešení schváleného záměru projektu (Příloha K v záměru projektu) a bude dopracována dle Směrnice GŘ č. 11/2006, přílohy č. 1 s důrazem na plán organizace výstavby.
     2. S ohledem na časovou náročnost a nutnou časovou koordinaci s výstavbou „CDT Jihlava“ je možno po dobu výstavby uvažovat s dočasnou změnou provozu v žst. Jihlava město spočívající ve vyloučení odbavování cestujících osobní přepravy v žst. Jihlava město po dobu 12/2021-12/2022 (grafikonu dopravy), která bude projednána na začátku prací na Díle.
  2. Organizace výstavby
     1. Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
     2. Harmonogram stavebních prací bude počítat s hlavními stavebními pracemi (budování nového kolejiště, nástupišť, podchodu a ostatní nezbytné infrastruktury) ve stavební sezóně roku 2022.
     3. Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. TV a ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
     4. V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí /TV / ZZ:
* délka trvání výluky v kalendářních dnech nebo v hodinách u denních výluk
* vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky / návěstidlem / kilometricky)
* vymezení vylučovaného trakčního vedení
* činnost zabezpečovacího zařízení: rozsah kolejiště ovládaný jednotlivými ZZ (stávající/provizorní/  
  nové); místo, odkud budou ovládány výhybky a návěstidla (stávající dopravní kancelář/  
  kontejner/…); návrh opatření na straně obsluhy dráhy při případných výlukách ZZ (zejména zajištění obsluhy rozhodujících výhybek a návěstidel, zjišťování volnosti tratě, popř. obsluhy přejezdových zab. zař. apod.)
* stručný rozsah prací
* přístup mechanizace na staveniště
* návrh vymezení kolejí pro stavební mechanizaci
  + 1. V dokumentaci budou vyznačeny přepokládané plochy zařízení staveniště, nutné pro výstavbu jednotlivých SO a PS, vytipovány přípojné body elektrické energie, telefonu, vody popř. plynu včetně řešení nutného sociálního zázemí pro pracovníky. Podmínky napojení na inženýrské sítě pro účely zařízení staveniště budou předběžně projednány se správci sítí.
  1. Zabezpečovací zařízení

Popis stávajícího stavu

* + - 1. V ŽST Jihlava město je v činnosti staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie dle TNŽ 34 2620 - elektromechanické zabezpečovací zařízení vybudované v r. 1970. Elektromechanické zabezpečovací zařízení je typu 5007 - v dopravní kanceláři staniční budovy je umístěn řídící přístroj RANK s kolejovou deskou, na stavědlech (St.1 a St.2) jsou umístěny závislé stavědlové přístroje typ 5007 doplněné kolejovými deskami. Technologie stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení je umístěna v reléových domcích RD1, RD4 (u St.1) a v RD2 (St.2). Technologie stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení je umístěna v dopravní kanceláři ve skříních ŽAS. Technologie přejezdového zařízení v km 90,412 je umístěna v reléovém domku u přejezdu.
      2. Výhybky jsou v obvodu St.1 zabezpečeny elektromotorickými přestavníky, některé výhybky s výměnovými zámky. Výhybky v obvodu St.2 jsou zabezpečeny mechanickými přestavníky (popřípadě s mechanickými závorníky) ovládanými drátovými táhly, některé výhybky s výměnovými zámky.
      3. Návěstidla jsou světelná – částečně typu SSSR, částečně typu AŽD 70. V části obvodu St.1 jsou kolejové obvody (dvoupásové 275 Hz, s relé DSŠ-12S a stykovými transformátory DT 075). Pro vybavení jízdních cest slouží izolované kolejnice v pětidrátovém zapojení. Návazné traťové zabezpečovací zařízení ve směru do ŽST Rantířov je 2. kategorie dle TNŽ 34 2620 - reléový poloautomatický blok (RPB), ve směru do ŽST Jihlava je TZZ 3. kategorie – automatické hradlo AHP 03. V ŽST Jihlava město je na lichém zhlaví přejezd v km 90,412 vybavený přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami 3. kategorie dle ČSN 34 2650. PZZ je závislé na činnosti SZZ a naopak. Vybudováno v r. 2010.
      4. Technický stav SZZ v ŽST Jihlava město odpovídá stáří a době provozu, zařízení je na hranici své životnosti. V úseku trati Rantířov – Jihlava město je v závislosti se SZZ ŽST Jihlava město PZS v km 89,488, které je typu AŽD 71 s elektronickými doplňky.

Požadavky na nový stav

* + - 1. V ŽST Jihlava město v rámci navrženého rozsahu stavby splnit podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení Směrnice GŘ č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky. Ve stanici bude navrženo nové staniční zabezpečovacího zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 s možností dálkového ovládání z dispečerského stanoviště (ŽST Jihlava). SZZ bude navrženo podle nové konfigurace kolejiště ŽST Jihlava město, budou zapracovány závislosti, kontroly a diagnostika na stávající PZZ v km 90,412 a na stávající TZZ ve směru do ŽST Jihlava. Na základě dopravně – technologického posouzení bude ve směru do ŽST Rantířov navrženo vybudování nového TZZ 3. kategorie podle zásad TNŽ 34 2620.
      2. Zjišťování volnosti kolejových úseků je realizovat pomocí počítačů náprav, přičemž musí být respektováno omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012 (viz příloha). Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238–3. Vzhledem k použití počítačů náprav se předpokládá nasazení funkcionality VNPN dle TS 2/2014-S,Z Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla.
      3. Venkovní prvky zabezpečovacího zařízení budou navrženy v celé ŽST Jihlava město nové, včetně kabelizace, uzemnění a opatření proti atmosférickým vlivům. Kabelizace bude provedena v souladu s ČSN 34 2040 ed.2, převážně kabely s ochranným kovovým pláštěm (typ TCEKPFLEZE).
      4. S ohledem na SZZ je nutno řešit nově ukolejnění včetně nového návrhu KSÚ a TP. Při řešení uzemnění nutno respektovat „Stanovisko k ukládání zemnícího pásku do kabelové rýhy“ č.j. 3975/2015-O14 z 27.1.2015 (viz příloha)
      5. Technologie SZZ bude umístěna do nově vybudovaného vhodného objektu.
      6. Stávající PZS v km 89,488 v úseku Rantířov – Jihlava město bude zabezpečeno dle rozhodnutí DÚ.
      7. Nutno respektovat Směrnici SŽDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4662/2014-O12 s účinností od 1.5.2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd.
      8. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007-Z Diagnostika zabezpečovacích zařízení, s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.
      9. Pro zabezpečení stavebních postupů je nutné rámcově vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.
      10. Pro nasazení systému ERTMS/ETCS nutno vzít v úvahu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018“ (viz. Příloha) a využít výsledky probíhajících a dokončených projektů zejména v rozsahu:
* Zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu
* Zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných zařízení
* Ve stavědlové ústředně SZZ
* Zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech

Vlastní výstavba systému ETCS bude řešena samostatnou stavbou.

* 1. Sdělovací zařízení

Popis stávajícího stavu

* + - 1. Rozhlasové zařízení: V ŽST Jihlava město je zřízeno rozhlasové zařízení pro cestující s ústřednou MRÚ a místním ovládáním, rozhlasové větve pokrývají nástupiště, výpravní budovu a prostor před výpravní budovou. Rozhlasové zařízení je na hranici životnosti a rozhlasové větve též dosud neprošly rekonstrukcí.
      2. Telefonní zapojovač: V dopravní kanceláři je instalován telefonní zapojovač Mikro NZ-10 firmy Inomacomp z roku 2008 a náhradní svírkový telefonní zapojovač firmy AŽD. Do zapojovače jsou zavedeny MB linky od vjezdových návěstidel, traťové spojení ze sousedních dopraven, místní okruh na PZS km 90,412 a výhybkářský okruh na St.1/St.2.
      3. Hodinové zařízení: Ve sdělovací místnosti je umístěn opakovač hodinového signálu 1RM8 z roku 1990. Podružné hodiny se nacházejí v dopravní kanceláři, provozních místnostech a prostorech pro cestující.
      4. VTO: Venkovní telefonní objekty jsou osazeny u vjezdových návěstidel a na PZS km 90,412. Jedná se o typ AŽD 68 a VTO v plastovém sloupku firmy AŽD.

Požadavky na nový stav

* + - 1. Bude navrženo VTO na novou konfiguraci kolejiště včetně kompletní místní kabelizace, výměnu zapojovače a náhradního zapojovače.
      2. Hodinové zařízení – bude navržena kompletní rekonstrukce, včetně výměny podružných hodin a rozvodů v návaznosti na informační systém.
      3. Řídicí část výtahů bude připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008-ZSE Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty a jejich komunikační část bude připojena do železniční služební telefonní sítě.
      4. Kompletní rekonstrukce rozhlasového zařízení pro cestující (ústředna, rozhlasové větve, reproduktory, automatické hlášení).
      5. Bude navržen kamerový systém pro účely dohledu nástupištních hran, podchodů, výtahů a haly pro cestující.
      6. Informační systém bude navržen dle požadavků směrnice SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách.
      7. V prostorách technologie bude navrženo zařízení pro detekci požáru.
      8. V technologických prostorech trafostanice vybudovat elekrický zabezpečovací systém (EZS), elekrický požární systém (EPS). Informace o stavu systému EZS, EPS ve sledovaném prostoru musí být předávána na pracoviště s trvalou obsluhou (na dispečerské pracoviště SEE, případně do DK v žst. Havlíčkův Brod).
  1. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Popis stávajícího stavu

**Silnoproud**

* + - 1. Napájení železniční stanice Jihlava město je zajištěno z kioskové trafostanice TS SŽDC 22/0,4kV žkm 90,8, která je osazena transformátorem BEZ Bratislava o jmenovitém výkonu 250 kVA. Trafostanice je připojena do přenosové soustavy VN linkou E.ON. Pro zajištění náhradního napájení je v blízkosti stavědla č. 1 umístěný náhradní proudový zdroj o jmenovitém výkonu 8,8kVA.
      2. Rozvod elektrické energie na napěťové úrovni NN je proveden v síti LDSž podzemním kabelovým vedením, které je za hranicí své životnosti. Trafostanice napájí provozní technologie SŽDC, venkovní osvětlení, sdělovací a zabezpečovací zařízení, výpravní budovu, stavědlo 1 a 2, objekt bývalé vodárny (byty), objekt rotundy, skladiště, garáž MUV a objekty bývalých dílen TO.
      3. Osvětlení stanice je původní a dnes už zastaralé. Instalováno je 5 osvětlovacích věží výšky 25m s výbojkovými reflektory 1000W a 400W a 14 osvětlovacích stožárů JŽ 12m s výbojkovými svítidly.

**Trakce**

* + - 1. Žst. Jihlava město je elektrizována střídavou trakční soustavou 25kV, 50Hz napájená z TNS Horní Cerekev a TNS Havlíčkův Brod.
      2. V hlavních kolejích je použito plněkompenzovaného napínání trolejového drátu a nosného lana. Ve vedlejších kolejích je použito polokompenzovaných sestavení.
      3. Závěsy trakčního vedení jsou částečně uchyceny na rámových nosných branách a částečně na příčných řetězovkách.
      4. Stávající trakční vedení v žst. Jihlava město bylo vybudováno v letech 1963 - 1968. Částečná modernizace proběhla v letech 2006 – 2009, kdy byly postupně vyměněny izolátory TV.
      5. Kabely k ovládání pohonů úsekových odpojovačů jsou v žst. Jihlava město původní, mnohokrát spojkované a již dávno za hranicí životnosti.

**DŘT**

* + - 1. Ústředně ovládaná žst. Jihlava město je vybavena stávající telemechanickou jednotkou DŘT Tecomat TC 700. Komunikace probíhá po dožitém metalickém kabelu s vysokou poruchovostí. Na straně Elektrodispečinku, je metalický kabel zaústěn do modemové jednotky Teco 700. V současné době není v žst. Jihlava město žádná technologie ovládající DDTS.

Požadavky na nový stav

**Silnoproud**

* + - 1. Stávající el. rozvod silnoproudu nahradit novým včetně rekonstrukce rozvoden VN a NN s ohledem na budoucí požadavky drážních technologií a jejich napájení. V rámci rekonstrukce provést výměnu všech kabelových tras kabelů. Kabelové trasy v kolejišti navrhnout v souladu s předpisem S4 a TNŽ 37 5715.
      2. V blízkosti nové výpravní budovy bude navržen nový samostatný technologický objekt obsahující trafostanici, rozvodnu NN pro napájení zařízení SŽDC, ovládání osvětlení, ovládání EOV a místnost DŘT.
      3. V rámci řešení stupně dodávky elektrické energie prověřit u dodavatele el. energie společnosti E.ON možnost napojení trafostanice dvěma nezávislými VN linkami pro případ zajištění stálého chodu technologie SŽDC a provozu dráhy.
      4. Ve stanici instalovat EOV z rozvodu nn s automatickou regulací chodu v závislosti na požadavcích dopravní technologie.
      5. Osvětlení prostoru stanice vybudovat nové s využitím LED osvětlovacích těles a ovládáním dle předpisu SŽDC E11. Osvětlení jednotlivých pracovních míst řešit na základě požadavků jednotlivých organizačních složek. Stožáry, přístřešky a podchody osadit také svítidly s LED technologií.
      6. Technologie SŽDC napojit do systému DDTS s přenosem informací na dispečink Havlíčkův Brod a zřídit dohledového klienta na obvodové elektrodílně Jihlava. Na ED Havlíčkův Brod doplnění systému dispečerského řízení o úpravy dotčených HW i SW komponent a zprovoznění přenosových komunikací.
      7. V souladu s požadavky dopravní technologie bude ve stanici vybudováno elektrické předtápěcí zařízení (EPZ). Budou zřízeny 2-3ks předtápěcích stojanů, které budou napájeny z trakčního vedení prostřednictvím trafostanice 25/3/1,5kV. EPZ bude začleněno do systému DŘT a DD TSŽDC.

**Trakce**

* + - 1. Při návrhu musí být splněny požadavky vyplývající z TSI ENE.
      2. Trakčního vedení a ukolejnění navrhnout podle konstrukční typové sestavy „S-25 kV.“ Izolátory trakčního vedení navrhnout pouze kompozitní. Ukolejnění provést individuální. Skupinové pouze v nezbytných případech. Nové základy pro trakční podpěry navrhnout z monolitického betonu.
      3. Trakční podpěry navrhnout pouze typu T, AP a na zhlavích D. Stávající trakční podpěry s řetězovkovými závěsy a ostatní trakční brány nahradit novými trakčními bránami se závěsy SIK.
      4. Stávající kotevní stožár AP č.23, který je situován u přejezdu, je vhodné nově přemístit mimo přejezd směrem ke stanici z důvodu zrušení kotevních nástavců nad přejezdem.
      5. Trolejový drát na hlavních kolejích Cu 100 , NL Bz 70 + přídavná lana. Přídavná lana navrhnout i do rychlosti 120km/h. Na vedlejších kolejích TD Cu 80 a NL Bz 50.
      6. Stávající odpínač S201 umístěný na Kosteleckém zhlaví nahradit jednovypínačovou spínací stanicí vybavenou vakuovým vypínačem a měřením v prefabrikovaném domku. Součástí stanice bude ochranný terminál pro chránění a místní ovládání. Z nové spínací stanice bude položen nový komunikační optický kabel a silnoproudý kabel 0,4kV. Rovněž je nutné začlenit nové technologie do řídícího programu na ED Havl. Brod.
      7. Stávající kabely k ovládání úsekových odpojovačů budou navrženy nové.
      8. Ovládací pulty dálkového ovládání úsekových odpojovačů trakčního vedení budou nové. Umístění těchto pultů a zaústění nových kabelů DOÚO bude do nového technologického objektu.
      9. Pro technologie (EOV, náhradní napájení, apod.) napájených z TV, navrhnout pro odpojení od TV odpojovače a pohony, které budou ovládány ústředně.
      10. Polohu trakčních podpěr je nutné koordinovat s návrhem umístění návěstidel, aby nedošlo k zabránění výhledu na návěsti.

**DŘT**

* + - 1. Vzhledem k nevyhovujícímu stavu přenosu pro žst. Jihlava město, je nutná výměna telemechanizační jednotky Teco 700 a přepojení na TDS s přenosem pro výstup k počítačovému systému pomocí ethernetového kabelu s využitím přenosového protokolu IEC60870-104.
      2. Navrhnout rozsah úprav a dovybavení ED Havlíčkův Brod, potřebnými komponenty a programovým vybavením respektující nový stav řízených technologických zařízení.
      3. Veškerá technologie EOV, OSV, el.měry, EPS, EZS začlenit do DDTS.
      4. Pro OED Jihlava, OED H.Brod a ÚDŘ H.Brod zřídit pevné připojení pro mobilního klienta.
      5. Součásti stavby musí být i úplná demontáž a likvidace nepoužitelných částí.
  1. Železniční svršek a spodek

Popis stávajícího stavu

* + - 1. V dopravních kolejích převažují dřevěné pražce bukové z roku 1986, rozdělení „d“ v 1. a 3. koleji jsou to hlavně pražce SB8 z roku 1986, rozdělení d. V manipulačních kolejích převažují pražce dřevěné bukové z roku 1982, rozdělení d. V dopravních i manipulačních kolejích se vyskytují především kolejnice S49 z roku 1986.
      2. V dopravních kolejích převažují výhybky JS49-1:9-190(300) z roku 1988. V manipulačních kolejích pak výhybky JT-6˚ z roku 1985.
      3. Koleje leží převážně ve sklonu 2,5 ‰ směrem k Jihlavě. Ve stanici je v km 90,224 – 91,101 složený oblouk o poloměrech 250 – 650 m.
      4. Stanice se nachází v odřezu a náspu.

Požadavky na nový stav

* + - 1. Nové uspořádání kolejiště bude navrženo podle řešení v projednaném záměru projektu, přičemž budou zohledněny „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“.
      2. Ve všech kolejích kde je navržena rekonstrukce železničního svršku bude zřízena konstrukce pražcového podloží podle SŽDC S4 Železniční spodek na základě podrobného geotechnického průzkumu.
  1. Nástupiště

Popis stávajícího stavu

* + - 1. Nástupiště č. 1 – úrovňové jednostranné u koleje č. 2 vpravo km 91,050 – 91,180, nástupní hrana délky 128 m, konstrukce TISCHER, výška hrany nad spojnicí temen kolejnic 200 mm, povrch kombinace zpevněných materiálů – dlažba, šířka nástupiště 3 m
      2. Nástupiště č.2 – úrovňové jednostranné u koleje č. 1 vpravo km 90,992 – 91,199, délka nástupní hrany 202 m, konstrukce TISCHER, výška hrany 200 mm nad spojnicí temen kolejnic,, povrch kombinace zpevněných materiálů – dlažba, šířka nástupiště 1,50 m
      3. Nástupiště č.3 – úrovňové jednostranné u koleje č. 3 vpravo km 90,964 – 91,196, délka nástupní hrany 227 m, konstrukce TISCHER, výška hrany 250 mm nad spojnicí temen kolejnic, povrch kombinace zpevněných materiálů – dlažba, šířka nástupiště 1,45m

Požadavky na nový stav

* + - 1. Počet nástupních hran podle dopravní technologie projednané v záměru projektu; bezbariérový přístup mimoúrovňový.
      2. Parametry nástupišť musí vyhovět TSI PRM, ČSN 73 4959, Vzorovému listu železničního spodku Ž8.7 a pokynu č.j. 16456/2015-O13 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace – pokyn“ ze dne 4. 5. 2015 (v příloze).
      3. Bude zohledněna (prověřena možnost) plánovaná realizace dvou nástupištních hran o minimální délce 400m
      4. Řešení zohlední zachování prostoru pro realizaci nového ostrovního nástupiště spojeného se záměrem zavedení vysokorychlostních vlaků
  1. Železniční přejezdy

Popis stávajícího stavu

* + - 1. Ve stanici se nachází jeden přejezd v km 90,412. Je trojkolejný (2 dopravní koleje a vlečka). Přejezdová konstrukce je tvořena ve všech třech kolejích betonovými panely INTERMONT se železobetonovým žlábkem. Stavební délka přejezdu je 6m.
      2. Trať zde křižuje účelová pozemní komunikace. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.
    1. **Požadavky na nový stav** 
       1. Rekonstrukce přejezdu bude navržena v návaznosti na nové uspořádání kolejiště projednané v záměru projektu.
  1. Mosty, propustky, zdi

Popis stávajícího stavu

* + - 1. V žst.Jihlava město se nachází most v km 90,850, dále vjezdovém záhlaví stanice most v km 90,121 a na odjezdovém záhlaví mosty v km 91,358 a 91,661.
      2. Most v km 90,850 – kamenná klenba světlosti 3,9m; šířky 90,50m; přesypávka 7,5m, aktuální stavební stav hodnocen (dle předpisu SŽDC S5 Správa mostních objektů) stupněm K1/S2; přemostění účelové komunikace. Část mostu vpravo (pod prostorem bývalého nákladiště) je na pozemku Statutárního města Jihlava; levá část (pod vlastním kolejištěm) na pozemku ČD a.s.
      3. Most v km 91,358 – nosná konstrukce z předpjatých nosníků (komorové nosníky KT27); 1 otvor (světlost kolmá 21,2m); aktuální stavební stav hodnocen stupněm K2/S2; přemostění městské komunikace.
      4. V úseku Rantířov (včetně) – Jihlava město, kde se předpokládá pokládka nových kabelových tras, se nachází 4 mosty (včetně M km 90,121) a 9 propustků.

Požadavky na nový stav

* + - 1. Obecné požadavky pro navrhování mostních objektů jsou stanoveny v čl. 4.6 VTP pro DUR.
      2. Pro zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště, do přednádražního prostoru bude navržen nový podchod. Bezbariérové přístupy na nástupiště budou zajištěny výtahy a zároveň u každého výstupu bude zřízeno jedno schodišťové rameno. Přístup k podchodu z prostoru přednádraží bude výtahem a schodištěm. Ukončení podchodu musí být řešeno tak, aby v následné stavbě CDT Jihlava bylo umožněno spolehlivé napojení izolace obou částí.
      3. Podchod bude navržen jako železobetonová rámová konstrukce š. 5,0m, podchodné výšky 2,5m. Vzhledem k vysoké hladině spodní vody bude navržena hydroizolační vana.
      4. U mostních objektů musí být prokázána přechodnost traťové třídy D4 s přidruženou rychlostí odpovídající navržené rychlosti v novém stavu.
      5. Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1. třídy tratí.
      6. Most v km 91,358 – nové řešení příčného odvodnění a odvedení vody z prostoru nad opěrami.
      7. Most v km 90,850 – v rámci stavby dopravního terminálu požadavek na oddělení a prodej části mostu pod pozemkem Města (nad touto částí navržena výstavba nové silnice).
      8. Pro pokládku kabelových tras v mezistaničních úsecích platí požadavek na situování tras mimo mostní objekty, pokud tomu nebrání majetkové poměry (pozemky) nebo významně složité územně technické podmínky.
      9. Řešení neznemožní vybudování nového (druhého) podchodu v ŽST Jihlava město
  1. Ostatní objekty
     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), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.
  2. Pozemní stavební objekty

Popis stávajícího stavu

* + - 1. Výpravní budova Jihlava město stojící na parcele 6225 k.ú. 659673. Jedná se o zděný objekt se čtyřmi nadzemními a jedním podzemním podlažím, která byla dokončena v r. 1887. V přízemí se nacházejí provozní prostory (výpravčí, pokladní) a momentálně prázdné prostory ke komerčnímu využití, vestibul pro cestující veřejnost a veřejné WC. V horních patrech jsou bytové jednotky, které již nejsou užívané. Zastavěná plocha objektu je 823 m2 a obestavěný prostor je 8 287 m3. Objekt je napojen na veřejnou vodovodní síť. Současná vodovodní přípojka je původní, ale do podzemních prostor je zavedená nová plastová, která je zaslepena a je dimenzována pro nové využití. Kanalizační přípojka je napojena na jednotný veřejný řád. Celý objekt výpravní budovy je plynofikovaný a to včetně bytových jednotek. Rozvod NN je 220 V(230 V) a 380 V. Objekt je bez výtahů, schodiště kamenné. Střecha sedlová se sklonem 31-45° a plechovou krytinou. Venkovní omítky jsou břízolitové, vnitřní vápenné a štukové, obklady, dlažby. Stropní konstrukce je dřevěná se skrytými trámy.
      2. V řešené žst. se v současné době nachází objekty ve správě SBBH Brno:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| IC6000384170 | JIHLAVA MĚSTO - hala TO pro MUV | budova |
| IC5000186961 | JIHLAVA MĚSTO - oplocení betonové (u MES) | oplocení |
| IC5000186720 | JIHLAVA MĚSTO - stavědlo č.1 | budova |
| IC5000186686 | JIHLAVA MĚSTO - stavědlo č.2 | budova |

* + - 1. Hala TO pro MUV – jedná se o zděný objekt se sedlovou střechou. Objekt není napojen na ing. sítě, pouze elektro. Dešťová voda je svedena na okolní terén. Budova je využívána TO Jihlava.
      2. Oplocení betonové (u MES) – plot z původních obloukových betonových prefabrikátů.
      3. Stavědlo č. 1 – objekt je zděný, podsklepený, se sedlovou střechou má vodovodní přípojku, splašky jsou svedeny do septiku. Vytápění je zajištěno el. Přímotopy. V prostorech je osazena klimatizační jednotka.
      4. Stavědlo č. 2 – jedná se podsklepený zděný objekt s betonovými prvky, s pultovou střechou. Budova je napojena na vodovod a plyn. Splašky jsou svedeny do žumpy. Vytápění je zajištěno plynovým přímotopem. V prostorech je osazena klimatizační jednotka.

Požadavky na nový stav

* + - 1. Nová výpravní budova pro odbavení cestujících musí splňovat požadavky TNŽ 73 4955. S ohledem na výše uvedené požadujeme, aby nová výpravní budovy osobního nádraží obsahovala dostatečné prostory pro cestující terminálu, hygienické zařízení pro cestující, další nutné vybavení podle vyhlášky MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění §21, vybavení služeb pro dopravce podle vyhlášky MD 76/2017 Sb. o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb §3 odstavec 1 písmeno a); b); c); e) v rozsahu pro stanovenou špičkovou hodinovou frekvenci, g); h) v rozsahu stanoveném podle požadavků objednatelů osobní dopravy v dané železniční stanici. Dále prostory pro zajištění zázemí ostrahy objektu podle požadavků GŘ O28, prostory pro zázemí úklidu veřejně přístupných prostor a prostory pro zaměstnance SŽDC v nové výpravní budově podle požadavků dotčených organizačních složek SŽDC, zejména OŘ Brno, úseku řízení provozu.
      2. V případě potřeby odstranění objektů navrhnout demolice v rámci stavby včetně stavebního řízení (vyjádření dotčených správ a subjektů, dokumentaci demolice, souhlas příslušných orgánů, povolení k odstranění stavby od DÚ … ), odpojení a zrušení inženýrských sítí.
      3. Navrhnout garáž TO v ŽST Jihlava město nebo ŽST Jihlava jako náhradu za odstranění stávajícího objektu.
      4. U výpravní budovy dojde k vybudování zastřešení a jeho rozšíření směrem k CDT. Architektonické řešení bude sladěno se zastřešením CDT Jihlava.
      5. Bude navrženo zastřešení prvního nástupiště (u výpravní budovy) na jeho délku a dále druhého nástupiště (ostrovní) v koordinaci se zastřešením CDT Jihlava.
  1. **Životní prostředí**
     1. Část dokumentace „Vliv stavby na životní prostředí“ bude zpracována v rozsahu dle bodu 4.5 dle VTP pro DUR a členěna následovně:
* **B.3.1. Technická zpráva vlivu stavby na ŽP** – popis jednotlivých složek životního prostředí, důraz bude kladen na:
* **B.3.2. Dendrologický průzkum** – Kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem ze dne 31. 10. 2016, č.j.: 43941/2016-SŽDC-O15– O15, především s částí II, kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě. Kapitola bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny (rozhodnutí o povolení ke kácení, VKP, údržba). V případě kácení, které bude pouze v malém rozsahu a bude ho zajišťovat příslušné OŘ, je nutné do dokladové části doložit dohodu s OŘ. V případě potřeby kácení bude Zhotovitel DUSP respektovat příslušné právní předpisy (7) z VTP pro DSP+PDPS. Případné kácení musí být projednáno s majiteli pozemků a s příslušnými správními orgány se zajištěním závazného stanoviska, případně rozhodnutí o povolení ke kácení zeleně. V technické zprávě Dendrologického průzkumu bude uvedeno, že zhotovitel stavby má povinnost kácenou zeleň dle mapových situací v terénu označit takovým způsobem, aby nedošlo k nepovoleným zásahům do dřevin ostatních vlastníků.
* **B.3.3. Hluk** Akustická studie včetně výpočtu hluku ze stavební činnosti, měření hluku a vibrací a návrh případných protihlukových opaření - nutné zpracovat dle Metodického pokynu pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy, č.j.: 50023/2017-SŽDC-GŘ-O15, ze dne 4.1. 2018.
* **B.3.4.** **Odpadové hospodářství** - důraz bude kladen na průzkum kontaminace štěrkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace štěrkového lože. Pro 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.).
* **B.3.5. Havarijní a protipovodňový plán** 
  + 1. V projektové dokumentaci bude zpracována kapitola: Biologický průzkum území dotčeného záměrem.
    2. Dále bude zpracováno hodnocení dle § 67 (biologické hodnocení) zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zpracované autorizovanou osobou (v případě, že nebylo zpracováno Oznámení, jehož bylo součástí).
    3. Pro záměr bude příslušný orgán ochrany přírody zažádán o odůvodněné stanovisko dle § 45i (Natura 2000) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Součástí žádosti bude stručný popis záměru a mapový výstup s vyznačením umístění předmětného záměru.
    4. Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i bude příslušný úřad (KÚ příslušného kraje) požádán o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zda je možné záměr zařadit do kategorie I nebo II Přílohy č. 1 tohoto zákona, a záměr tak podléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. Součástí žádosti o vyjádření bude opět co nejúplnější popis záměru a mapový výstup s vyznačením umístění předmětného záměru. V případě, že příslušný úřad rozhodne, že záměr je možné zařadit do jedné z uvedených kategorií zákona, bude zpracováno Oznámení dle Přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.
    5. Součástí Oznámení bude hodnocení dle § 67 (biologické hodnocení) zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zpracované autorizovanou osobou.
    6. Položka Oznámení bude samostatně oceněna a v případě, že příslušný úřad vydá vyjádření, že předmětný záměr nepodléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., bude o tuto část snížen rozsah díla (méněpráce) a cena díla.
    7. Součástí případného Oznámení bude i vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení adaptačních a mitigačních opatření stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí. Obě vyhodnocení budou uvedena zvlášť v položkách rozpočtu.
    8. Dokladová část bude obsahovat samostatnou podsložku Životní prostředí. Zde budou zařazeny následující vyjádření: k lokalitám NATURA 2000, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, dohoda o kácení s OŘ, výjimky, souhlas o vynětí ze ZPF, vyjádření k odnětí PUPFL atd.
  1. Geodetická dokumentace
     1. Geodetická dokumentace bude vyhotovena a předána v souladu s přílohou č. 2 Směrnice generálního ředitele č. 11/2006, **ve znění odst. 5.2.1 VTP/DSP/11/19.**
     2. Vyhotovení ŽBP (železničního bodové pole) splňující TKP staveb státních drah a vyhotovení ŽMP (železničních mapových podkladů) zajistí Objednavatel prostřednictvím Správy železniční geodézie (SŽG).
     3. 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 a bude provedeno po dohodě se správcem ŽBP a ŽMP. Tato dokumentace bude vyhotovena v souladu s TKP staveb státních drah a výše uvedených předpisů a bude předána prostřednictvím ÚOZI Objednatele ke kontrole správcům ŽBP a ŽMP.
     4. Majetkoprávní část geodetické dokumentace bude vycházet z aktuálního stavu katastru nemovitostí v době zpracování (platné SPI a SGI).
     5. V případě, že nově navrhovaný projekt je v blízkosti hranice drážního pozemku, bude nutné provést přesné určení hranice. Toto přesné určení je plně v kompetenci geodeta zhotovitele stavby, který musí užít takových postupů a zajistit si potřebné podklady včetně podkladů z dokumentace SŽG, aby zaručil přesné určení hranice dotčených pozemků v terénu v souladu s platnými zákony pro zeměměřictví ve spolupráci s ÚOZI objednatele stavby.
     6. Kompletní Geodetická dokumentace bude zaslána Zhotovitelem ke schválení geodetem (ÚOZI) objednatele.
     7. V průběhu zpracování projektové dokumentace budou Zhotovitelem na jeho náklady provedeny veškeré geodetické práce v rozsahu potřebném pro řádné zpracování projektové dokumentace.

1. Specifické požadavky
   * 1. Zhotovitel ověří platnost Ekonomického hodnocení efektivnosti ze ZP a v případě nutnosti provede aktualizaci ekonomického hodnocení v souladu s Prováděcími pokyny pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury ze dne 15. 11. 2017.
     2. Výluky pro provedení doplňkového geotechnického průzkumu je nutné nárokovat, dle pravidel pro plánování výlukové činnosti na tratích provozovaných SŽDC, nejméně 3 měsíce před požadovaným termínem průzkumu nebo je možno využít případných výluk v rámci příslušného OŘ. Nárokovány mohou být pouze výluky v maximálním rozsahu 6 až 8 hodin. Počet výluk musí být nárokován v přiměřeném množství a s ohledem na omezení železničního provozu.
     3. Zhotovitel zapracuje případné změny v řešení stavby, které vyvstaly z projednání záměru projektu do DUSP:

* zvýšení osové vzdálenosti kol. č.7 od ostatních kolejí na 5,0m,
* vyřešit zasakování dešťových vod.

1. Související dokumenty a předpisy
   * 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.**
     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 typové dokumentace

Nerudova 1

779 00 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 241, 972 741 769, mobil: 725 039 782

e-mail: typdok@tudc.cz

www: www.tudc.cz nebo www.szdc.cz v sekci O nás / Vnitřní předpisy

1. Přílohy
   * 1. Záměr projektu „Modernizace ŽST Jihlava město“, zpracovatel společnost „SPB + SP\_ŽST Jihlava město\_AZP, EH“ (SUDOP Brno spol. s r.o. a SUDOP Praha a.s.), z 08/2018
     2. „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018“
     3. Pokyn č.j. 16456/2015-O13 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace – pokyn“ ze dne 4. 5. 2015
     4. Stanovisko k ukládání zemnícího pásku do kabelové rýhy“ č.j. 3975/2015-O14 z 27.1.2015
     5. Omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012