

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

**„Rekonstrukce výpravní budovy žst.
Roudnice nad Labem“**

Datum vydání: 31. 7. 2019

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
1.1 Předmět zadání	3
1.2 Hlavní cíle stavby.....	3
1.3 Umístění stavby.....	3
1.4 Základní charakteristika trati 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	5
4.1 Všeobecně	5
4.2 Organizace výstavby.....	5
4.3 Zabezpečovací zařízení.....	5
4.4 Sdělovací zařízení	5
4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	6
4.6 Nástupiště.....	7
4.7 Mosty, propustky, zdi.....	7
4.8 Pozemní stavební objekty	7
4.9 Geodetická dokumentace	9
4.10 Životní prostředí	9
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	10
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	12
7. PŘÍLOHY	12

SEZNAM ZKRATEK

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

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování záměru projektu (dále jen ZP) pro stavbu na dráze „Rekonstrukce výpravní budovy žst. Roudnice nad Labem“.
- 1.1.2 Zhotovitel zpracuje záměr projektu včetně nezbytných příloh dle směrnice č. V2/2012 v platném znění. Hodnocení ekonomické efektivity bude zpracováno dle platné metodiky pro hodnocení investic projektů železniční infrastruktury včetně MKA tabulek ve znění platném k datu předání ZP do centrální komise MD.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Hlavním cílem stavby je naplnění vizí a podmínek dokumentu "Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží". Tedy zejména rekonstrukce objektu výpravní budovy do stavebně technického stavu, který odpovídá aktuálním normovým požadavkům a zajistí dlouhodobé udržení tohoto stavu s minimálními náklady na nezbytnou údržbu a vlastní provoz, tedy i zásadní snížení energetické náročnosti provozu objektu. Zajištění prostor pro zaměstnance provozovatele dráhy v odpovídajících standardech (dopravní kancelář a zázemí) a zajištění prostor pro technologie provozování dráhy včetně odpovídajícího zázemí pro údržbu a servis. Zajištění vybavenosti železničního nádraží v úrovni kategorie železniční stanice, jako zařízení služeb dle zákona o drahách 266/1994 v platném znění- zejména plná bezbariérovost a odpovídající prostory pro cestující a základní služby včetně informačních a orientačních systémů. Dalším cílem je nalezení odpovídajícího využití dosud neužívaných prostor s důrazem na poskytování služeb veřejnosti a rozvoj cestovního ruchu. Naplnění těchto cílů bylo předběžně definováno a předjednáno rámci zpracování Předzáměru stavby v roce 2018, který je součástí podkladů dle 2.2. Jedná se ale o ideové řešení, které je nutno aktualizovat zejména dle změn v přípravě souvisejících staveb dle 1.2.2.
- 1.2.2 Stavba bude představovat konečné řešení využití výpravní budovy žst. Roudnice nad Labem ve vztahu k připravovaným stavbám SŽDC, s.o. v dané lokalitě "Rekonstrukce nástupiště a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice nad Labem", "Úprava zabezpečovacího DOZ v úseku Roudnice nad Labem-st.hr. SRN pro ETCS včetně DOZ v úseku Kralupy n/V - Roudnice n/L(mimo)", "ETCS - 1. koridor úsek státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy nad zařízením", "Úprava zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně Kralupy nad Vltavou".

1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Výpravní budova žst. Roudnice nad Labem, Poděbradova 321, 413 01 Roudnice nad Labem, která je součástí pozemku p.č. 4334, k.ú: 741647 Roudnice nad Labem), obec Roudnice nad Labem, okres Litoměřice, kraj Ústecký, inventární číslo budovy IC6000388449.
- 1.3.2 Stavební aktivity budou probíhat na pozemcích v majetku SŽDC, dále na majetku-sousedních pozemcích ve vlastnictví ČD, a.s. a částečně dle navrženého řešení i na majetku Města Roudnice nad Labem část přednádraží v ulici Poděbradova. Podrobný rozsah dotčených území bude vymezen dle zvoleného řešení ZP včetně návrhu na vypořádání vlastnických vztahů.

1.4 Základní charakteristika trati charakteristika objektu

- 1.4.1 Stavba je tvořena objektem č.p. 321 a tvoří jeden stavební objekt. Stavba byla postavena v letech 1930-32 ve funkcionalistickém slohu dle návrhu architekta Vojtěcha Krcha, který byl dalšími úpravami a opravami v zásadě zachován.
- 1.4.2 Objekt je přístupný z veřejné komunikace z přednádražního prostoru. Přístup na ostrovní nástupiště je pomocí podchodu pod kolejištěm. Nástupiště u budovy je

přístupné vnitřním schodištěm ve veřejných prostorech i vnějšími schody. Stěna objektu sousedící s tělesem dráhy plní přes podzemní podlaží funkci opěrné zdi.

1.4.3 Na budově je umístěna značka státní nivelace.

1.4.4 Objekt není veden v evidenci památkového ústavu.

1.4.5 Tabulka údajů:

Kategorie stanice dle UIC CODE 180	C
Součást sítě TEN-T	ANO, globální síť osobní i nákladní dopravy TEN-T
Číslo trati podle jízdního řádu	090 a 096dle JŘ, 527A a 530C
Číslo stanice dle SR70	548198
Správce objektu	OŘ Ústí nad Labem
Inventární číslo budovy (IC)	IC6000388449

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závazné podklady pro zpracování

2.1.1 Zpřesnění Sm. V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON -příloha č. 1 těchto ZTP.

2.1.2 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, MD, 2013

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

2.2.1 Předzáměr projektu investiční akce "Rekonstrukce výpravní budovy žst. Roudnice nad Labem" zpracovaný v r. 2018 SŽDC- OŘ Ústí nad Labem - základní ideový podklad pro zpracování ZP, **není** přílohou ZTP bude předán vybranému uchazeči.

2.2.2 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, MD, 2019

2.2.3 Cyklistická doprovodná infrastruktura, MD, 2010

2.2.4 ZSS, STP a úvodní studie zpracované PROVOD-Inženýrská společnost, s.r.o., V Podhájí 226/28, 400 01 Ústí nad Labem v 2018- - **není** přílohou ZTP, bude předáno vybranému uchazeči

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

3.1.1 Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice n.L. investor SŽDC, s.o. SSZ-v přípravě s plánovaným předpokládaným zahájením do 2020.

3.1.2 Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Roudnice nad Labem - st. hr. SRN investor SŽDC, s.o. SSZ-v přípravě s plánovaným předpokládaným zahájením 2020

3.1.3 Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Kralupy nad Vltavou - Roudnice nad Labem (mimo) investor SŽDC, s.o. SSZ-v přípravě s plánovaným předpokládaným zahájením 2020

3.1.4 Město Roudnice- Roudnice nad Labem- studie přepravního uzlu (řešení dopravní infrastruktury na vlakové nádraží (Atakarchitekti 8. Března 21/13, Liberec V- Kristiánov, 460 05

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 ZP vyhodnotí porovnání mezi variantu navrženou v intencích ideového záměru dle 2.2.1 (varianta s projektem) s variantou bez projektu- ponechání budovy bez investičních zásahů. Podrobněji v bodu 5.
- 4.1.2 Do ZP budou zapracovány známé a dostupné záměry SŽDC, s.o. a třetích stran v území (záměry místní municipality, soukromých investorů, dopravců apod.). Základní výčet uveden v bodu 3. Tyto záměry budou doloženy stanoviskem daných subjektů či ověřeny z veřejných informačních zdrojů.
- 4.1.3 V průběhu prací na ZP si Zhotovitel zajistí všechny potřebné technické podklady a vyjádření u správců dotčených zařízení vlastními silami.

4.2 Organizace výstavby

- 4.2.1 Realizace stavby bude probíhat za plného provozu, je potřeba již od tohoto stupně dokumentace řešit hlavní zásady návrhu organizace výstavby (ZOV). V rámci realizace stavby musí být umožněna případná etapizace prací pro zohlednění možností pohybu cestujících s ohledem na skutečnost, že jediným přístupovým bodem na ostrovní nástupiště je stávající podchod. 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, dopravní cesty, prostor nájemců čili bez výluk a bez přerušování jejich provozování, vyjma přerušování např. při přepojení na případná nová zařízení
- 4.2.2 Technologická zařízení a vybavení prostor výpravní budovy budou po celou dobu výstavby a především demolic chráněna proti poškození a nepříznivým vlivům ze stavby, především nadměrným vibracím, prachu a vodě, vč. následného odborného vyčištění ("odprašnění") a dále proti hluku v dopravní kanceláři. Prioritně navrhnout taková zabezpečovací opatření, která budou po dobu výstavby respektovat zachování a provoz dopravní kanceláře, technologie a zařízení, bez jejich dočasného přemísťování, to vše i s ohledem na BOZP nejen pracovníků zhotovitele stavby, ale i personálu výpravní budovy a cestujících veřejnosti

4.3 Zabezpečovací zařízení

- 4.3.1 Popis stávajícího stavu
 - 4.3.1.1 dopravní kancelář se zázemím a sociálním zařízením je situovaná v úrovni 1. nástupiště.
- 4.3.2 Požadavky na nový stav
 - 4.3.2.1 stavba nezahrnuje požadavky na změny technologie zabezpečovacího zařízení. Rozvody vedení, napájecí trasy a technologická řešení jsou kompletně řešeny v rámci staveb dle 3.1.1 až 3.1.3. Navržená technologie musí být plně zohledněna.

4.4 Sdělovací zařízení

- 4.4.1 Popis stávajícího stavu
 - 4.4.1.1 místnosti pro sdělovací zařízení se nachází v přízemí, v úrovni 1. nástupiště (úroveň označovaná ONP). V železniční stanici je v provozu rozhlasové zařízení a informační systém.
- 4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 stavba nezahrnuje požadavky na změny technologie zabezpečovacího zařízení. Rozvody vedení, napájecí trasy a technologická řešení jsou kompletně řešeny v rámci staveb dle 3.1.1 až 3.1.3. Navržená technologie musí být plně zohledněna.
- 4.4.2.2 Během stavebních činností musí být zachován provoz sdělovacího zařízení v osobních pokladnách, rozhlasového zařízení a informačního systému a bude zajištěna ochrana stávající kabelizace
- 4.4.2.3 Dopňující sdělovací a slaboproudá zařízení veřejné a společné prostory, které nejsou ve stavbě 3.1.1 zahrnuty budou doplněny o zařízení VSS (Dohledový videosystém) a PZTS (Poplachový zabezpečovací a tísňový systém) s možností decentralizovaného řízení. Detekce vzniku požáru bude řešena EPS popř. opticko-kouřovými detektory zapojenými do PZTS.
- 4.4.2.4 V objektu bude do určených místností navrženy rozvody ve formě strukturované kabeláže s možností vytvoření autonomních zabezpečených sítí wifi dle jednotlivých uživatelů.
- 4.4.2.5 Pro bytové jednotky bude zřízen rozvod el. vrátného a rozvod STA

4.5 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 Trakční proudová soustava: stejnosměrná 3 kV DC
- 4.5.1.2 Vlastní napájení objektu je zajištěno z Lokální distribuční soustavy železnice, bytové jednotky samostatně z veřejné distribuční sítě

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 V rámci související akce viz. 3.1.1 dojde k přemístění dožilého RH1 do prostor mimo zátopovou oblast v ONP a úpravě přívodů z rekonstruované TS. Nový RH1 bude obsahovat hlavní a podružné elektroměry včetně dálkových odečtů pro oddělené napájení technologií (sdělovací, zabezpečovací zařízení, osvětlení kolejiště a nástupišť, byty, výtahy, reklamní panely). Vnitřní silnoproudé rozvody pro účely provozování dráhy (dopravní kancelář) a ovládání technologií budou obnoveny v rámci této akce.
- 4.5.2.2 Vnitřní silnoproudé rozvody jsou v dožilé. Nutná rekonstrukce vnitřních rozvodů včetně koncových zařízení s napojením na RH1. Veškerá navržená elektrotechnická koncová zařízení musí splňovat standardy provozní energetické úspornosti a minimálních nároků na údržbu. Veškeré rekonstrukce týkající se venkovního osvětlení, musí splňovat požadavky Předpisu SŽDC E11.
- 4.5.2.3 Fakturační měření jednotlivých prostor vymezených předpokládaným uživatelem a účelem (technologie ŽDC, veřejné prostory, prostory dopravců, prostory nájemců) včetně měření celkové spotřeby objektu musí být řešeno dle požadavků předpokládaného distributora SŽE SŽDC. Naplnění obecných požadavků SŽDC SŽE dle přílohy 3 těchto ZTP
- 4.5.2.4 Bude zřízeno nouzové osvětlení ve veřejných prostorách a únikových schodištích.
- 4.5.2.5 Součástí návrhu bude i rekonstrukce hromosvodné soustavy objektu - ochrany před bleskem na požadovaný parametr bezúdržbovosti a dlouhodobé životnosti dle požadavků souboru norem ČSN EN 62 305: 2006, Části 1-4, ed.2.
- 4.5.2.6 Rekonstrukce VB musí probíhat v souladu se stanoviskem vydaným O14 č.j. 32313/2017-SŽDC-GR-O14 ze dne 7.8.2017., příloha č. 3 těchto ZTP
- 4.5.2.7 Během stavebních činností při rekonstrukci objektu musí být zachován provoz ostatních silnoproudých zařízení a kabelů nn, které souvisí s napájením elektrických zařízení mimo objekt výpravní budovy.

4.6 Nástupiště

4.6.1 Popis stávajícího stavu

4.6.1.1 Ostrovní nástupiště přístupné podchodem a nástupiště u výpravní budovy

4.6.2 Požadavky na nový stav

4.6.2.1 Rekonstrukce nástupišť a bezbariérových přístupů výtahy je plně řešena v rámci akce dle 3.1.1- mimo nutnou koordinaci a dopady na ZOV při výstavbě není předmětem akce

4.7 Mosty, propustky, zdi

4.7.1 Popis stávajícího stavu

4.7.1.1 Ostrovní nástupiště je přístupné podchodem pro cestující ze vstupní haly a nesplňuje požadavky na bezbariérovost

4.7.2 Požadavky na nový stav

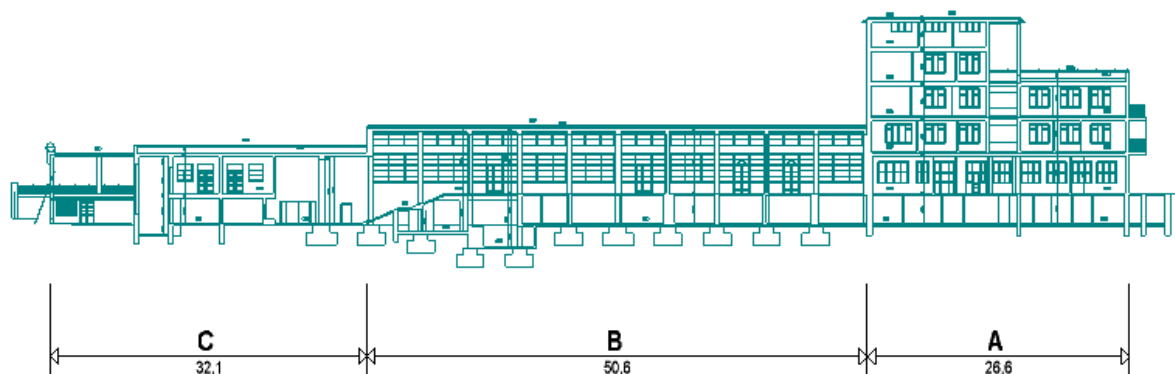
4.7.2.1 Nový stav je plně řešen v rámci stavby dle 3.1.1. mimo nutnou koordinaci a dopady na ZOV při výstavbě není předmětem akce.

4.8 Pozemní stavební objekty

4.8.1 Popis stávajícího stavu

4.8.1.1 Stav výpravní budovy odpovídá stáří, použitým technologiím a dlouhodobé minimalizaci nákladů na běžnou údržbu. Vzhledem k relativně významné pozici mezi železničními nádražími v pořadí dle odbavených cestujících (cca 100 v ČR) byly v minulých realizovány dílčí kroky k odstranění podudržovanosti objektu a následků povodní z 2012 k naplnění estetických hledisek bez zásadního dopadu na vybavenost a konstrukce.

4.8.1.2 Výpravní budova v Roudnici je má výrazně obdélníkový půdorys s celkovou délkou 109,3m. Skládá se ze tří provozně, hmotově i konstrukčně rozdílných částí, které jsou ve schématu označeny písmeny. Část A je vícepodlažní, západní polovina má 6 podlaží, východní část 4 podlaží. V 1.NP je dopravní kancelář, vyšší podlaží slouží jako byty a ubytovna. Plochá střecha nižší části upravena jako pochůzná terasa přístupná ze schodiště. Půdorysné rozměry části A jsou 26,6x11,4m, konstrukční výška 20,7 a 14,4m. Konstrukčně je to podélný dvojtrakt s nosnými cihelnými stěnami a převážně železobetonovými stropy.



4.8.1.3 **Část A** je vícepodlažní, západní polovina má 6 podlaží, východní část 4 podlaží. V 1.NP je dopravní kancelář, vyšší podlaží slouží jako byty a ubytovna. Plochá střecha nižší části upravena jako pochůzná terasa přístupná ze schodiště. Půdorysné rozměry části A jsou 26,6x11,4m, konstrukční výška 20,7 a 14,4m. Konstrukčně je to podélný dvojtrakt s nosnými cihelnými stěnami a převážně železobetonovými stropy. Střechy

nejsou zateplené a byly zjištěny vady zatékáním do konstrukcí. U části A je venkovní schodiště, které vykazuje zásadní vady způsobené narušením konstrukcí.

4.8.1.4 **Část B** je dvojpodlažní. Ze severu je tato část v úrovni nástupiště, zatímco k jihu do ulice Poděbradovy je 1.NP konzolovitě vyložené o 3,25m nad chodník. V 1.PP jsou sklepy, provozní zázemí restaurace a komerční prostory přístupné z Poděbradovy ulice. V 1.NP jsou hlavně prostory pro cestující. Po širokém schodišti z vestibulu je přístupná čekárna, ze které se vstupuje do prostor WC a do provozních prostor, v současné době nevyužívaných. Odbytové prostory restaurace (v současné době mimo provoz) jsou přístupné z perónu. Půdorysný rozměr části B je (10,55+3,15)x56,0m, konstrukční výška 9,7m. Konstrukčně se jedná o železobetonový monolitický skelet s obdélníkovými sloupy a příčnými průvlaky. Jedná se o 11 příčných rámců. Rámy 1 a 11 jsou bez konzoly, ostatní rámy mají konzolovitě vyložené průvlaky, rozteč rámců je variabilní. Obvodový plášť je zděný v kombinaci s relativně velkým prosklením.

4.8.1.5 **Část C** tvoří hlavní vstup do nádraží. Největší část zabírá vestibul s pokladnami a vstupy na obě nástupiště. Na vestibul navazuje krytá venkovní plocha před nádražím. Tyto dvě plochy jsou jednopodlažní halové. Podél perónu úzká patrová část bez vzájemného vertikálního spojení. Místnosti v úrovni 1. PP jsou přístupné z vestibulu, místnosti v 1.NP jsou přístupné schodištěm a z nástupiště. Prostory v 1. PP zasahují pod nezastřešené nástupiště. Na konci této části je výtah, který byl dostavěn dodatečně. Půdorysné rozměry části C jsou 32,1x10,55m, konstrukční výška 7,15m. Konstrukčně se jedná o přízemní halový objekt se sloupy průvlaky a nosnými zdmi. Stropy monolitické trámové. Rozteč sloupů 9,8m. Obvodový plášť v rozsahu kryté venkovní plochy je prosklený, jinak je zděný z cihelného zdiva.

4.8.1.6 Střešní pláště jsou na hranici životnosti, obvodový plášť s břizolitovou omítkou zachovalý, vnější výplně otvorů jsou kombinované, částečně původní a částečně vyměněné za plastové, rozsáhlé prosklené plochy s kovovou nosnou konstrukcí. Obecně obvodový plášť včetně zastřešení nenaplňuje základní tepelné, technické požadavky.

4.8.1.7 Objekt je vytápěn z více zdrojů, plynová kotelna pro služební a veřejné prostory, kombinace el. přímotopů, plynových zdrojů WAW a plynových kotlen u bytů.

4.8.1.8 Napojení na vodovod a kanalizaci není potřeba řešit, nicméně vnitřní rozvody jsou obecně dožilé.

4.8.2 Požadavky na nový stav

4.8.2.1 Nový stav je definován dokumentem „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“. Bude navržena výpravní budova splňující požadavky platných norem a předpisů odpovídající stávající a výhledové frekvenci cestujících. Zhotovitel ZP vlastním nákladem zajistí pro potřeby návrhu a ověření dimenzí veřejně přístupných ploch výpravní budovy aktuální špičkovou frekvenci cestujících u místně příslušných dopravců. Minimální rozsah prostor dimenzovaný dle aktuální a průchozí frekvence cestujících dle TNŽ 734955 bude upraven na výhledový stav zohledňující dopravní politiku samosprávných celků, krajů a ČR do roku 2030. Lze nahradit odborným odhadem nezávazně potvrzeným alespoň jedním z uvedených subjektů. V rámci návrhu dojde k prověření dimenzí současných provozních a ostatních ploch výpravní budovy.

4.8.2.2 Budou splněny požadavky interoperability a hospodárného provozu včetně požadavků na snížení energetické náročnosti, rekonstrukci interiérů, rekonstrukci všech vnitřních rozvodů a zateplení objektu tak, aby úspory

z vytápění a dalších spotřeb energií naplňovaly požadavky pro úspěšnou žádost o přidělení dotačních prostředků v rámci OPŽP.

- 4.8.2.3 Předpokládá se kompletní rekonstrukce objektu, která doplní projektová řešení bezbariérovosti nástupišť a souvisejících úprav dle stavby 3.1.1. Tedy odstranění zjištěných vad konstrukcí, výměna výplní otvorů a zateplení obvodového pláště, rekonstrukce a zateplení střešních plášťů, výměna všech vnitřních instalací včetně návrhu nových rozvodů k zajištění měřitelných decentralizovaných dodávek médií pro jednotlivé odběratele a optimalizaci zdrojů vytápění (zemní plyn)
- 4.8.2.4 Požaduje se ideový návrh řešení interiérů centrální haly včetně mobiliáře (vnitřní pohledy a 3D náhled od vstupu do haly. V rámci návrhu je nutno počítat (stavebnětechnicky připravit) s instalací min. 2 ks prodejních automatů, automatu na prodej jízdních dokladů, bankomatu, veřejné telefonní linky a panelu interaktivního informačního systému. Obdobně je požadován návrh řešení vzhledu obvodového pláště ze všech pohledů. Tento návrh bude v zásadách respektovat původní tvarosloví a materiálové řešení objektu.
- 4.8.2.5 Vnitřní dispozice budou navrženy tak, aby mimo komfortního odbavení a poskytnutí služeb veřejnosti umožnily zachování prostor a zázemí dopravní kanceláře i zřízení náhradního pracoviště provozovatele dráhy- cca 6 pracovníků SSZT OŘ Ústí nad Labem včetně zázemí.

4.9 Geodetická dokumentace

- 4.9.1 Zadavatel upozorňuje, že do kalkulace celkových nákladů stavby musí být zahrnuta geodetická dokumentace v následujícím minimálním rozsahu a při splnění následujících podmínek
- 4.9.2 Geodetická dokumentace bude vyhotovena a předána v souladu s přílohou č. 1 Směrnice generálního ředitele č. 11/2006
- 4.9.3 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.
- 4.9.4 Majetkoprávní část geodetické dokumentace bude vycházet z aktuálního stavu katastru nemovitostí v době zpracování (platné SPI a SGI).
- 4.9.5 Geodetická dokumentace musí být ověřena úředně oprávněným zeměměřickým inženýrem (fyzická osoba, které bylo uděleno úřední oprávnění podle § 13 odst. 1, písm. c) zákona č. 200/1994 Sb.) a zároveň musí být držitelem zkoušky G-02 nebo G-03
- 4.9.6 Součástí dokumentace bude doplněná tabulka „Přehled majetkoprávního vypořádání staveb“, kterou zhotovitel obdrží od ÚOZI objednatel.
- 4.9.7 Geodetická dokumentace bude odevzdána v uzavřené i v otevřené formě
- 4.9.8 Kompletní Geodetická dokumentace bude zaslána zhotovitelem ke schválení geodetem (ÚOZI) objednatel
- 4.9.9 ZP musí obsahovat dokumentaci dle 4.9.3, 4.9.6 v rozsahu 4.9.7 projednanou dle 4.9.8

4.10 Životní prostředí

- 4.10.1 Tato kapitola bude zpracována v obecné rovině v rozsahu kapitoly 8 ZP Přílohy č. 1 Směrnice MD č. V-2/2012 a seřazena v následujících bodech

- 4.10.2 Popis jednotlivých složek životního prostředí
- 4.10.3 Ochrana přírody: identifikace lokalit NATURA 2000, zvláště chráněných území, významných krajinných prvků, prvků územního systému ekologické stability apod. v řešené oblasti
- 4.10.4 Hluk: případné změny hlukového zatížení (v návaznosti na část Dopravní a provozní technologie), hluk z výstavby, hlukové zatížení obytných a pobytových místností
- 4.10.5 Odpady: specifikace odpadového hospodářství na základě pochůzky za účasti objednatele, bez provedení průzkumu. Předmětem pochůzky bude stanovení částí stavby, kde je očekáván vznik nebezpečných odpadů - např. azbest, výskyt dalších materiálů s nebezpečnými vlastnostmi, sklad ropných látek, dílna s úkapy ropných látek, kontaminace přilehlých pozemků v důsledku havárie, apod. Problematiku konzultujte s pracovníky SŽDC znalými místních poměrů

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1 V rámci stavby se nepočítá s omezením železničního provozu a provozu na komunikacích mimo nutná odstavení zařízení během přepojování na nové rozvody. V ZOV a nákladově je však nutno předem počítat s provizorním orientačním systémem a zajištěním jeho provozu.
- 5.2 Zhotovitel je povinen si vlastními silami zajistit u dopravců aktuální frekvenci cestujících veřejnosti v žst. Roudnice nad Labem. Tato frekvence bude jedním z výchozích podkladů pro ověření a návrh dimenzování veřejných prostor ŽST
- 5.3 V rámci vstupních jednání budou přizváni zpracovatelé aktuálního projektového stupně všech akcí dle bodu 3, k provedení koordinační dohody přípravy a realizace staveb.
- 5.4 Tato dohoda bude především obsahovat přesné vymezení hranic jednotlivých objektů a konstrukcí. Dále pak stavební připravenosti u staveb, kde se předpokládá dřívější realizace. Toto pravidlo bude použito rovněž pro provozní soubory.
- 5.5 Výsledkem této koordinační dohody bude zápis, jehož ujednání budou zapracována v dotčených stavbách SŽDC. Případné změny budou projednávány v rámci koordinovaných staveb.
- 5.6 Součástí tohoto zápisu bude rovněž časový harmonogram jednotlivých objektů a konstrukcí. Tyto budou zaneseny do CESTy (informační systém SŽDC) a vzájemně propojeny jednotlivé "etapy".
- 5.7 Záměr projektu bude pracovat min. se dvěma variantami řešení stavby a posoudí je dle platné metodiky směrnice č. V2/2012 -ve variantách **bez** projektu a **s** projektem.
- 5.8 **Varianta bez projektu (stavby)** zhodnotí budoucnost železniční stanice bez rekonstrukce, pouze s nutnou údržbou. Současně definuje nedostatky a vady zjištěné STP, nesplňované podmínky pro provoz zařízení služeb typu železniční stanice v dané lokalitě, nedostatky v tepelnětechnických vlastnostech objektu a případné další nedostatky, které by bylo nutno odstranit údržbou k zajištění provozuschopného stavu objektu.
- 5.9 **Varianta s projektem- navrhované řešení** 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. Výkresová dokumentace bude obsahovat všechny půdorysy s vyznačeným stávajícím a nově navrhovaným využitím, pohledy na všechny fasády objektu. Podkladem je materiál Předzáměr projektu a další dokumenty dle čl.2.
- 5.10 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. dle příslušného

- Třídníku; výpočtové tabulky budou doloženy jako samostatné přílohy (součástí přílohy B).
- 5.11 Ekonomická rozvaha bude provedena z celkových investičních nákladů stavby, včetně textového zdůvodnění potřeby a účelnosti investice a nákladů na provoz.
- 5.12 V části textu ZP popisující úpravy výpravní budovy budou uvedeny kromě popisu samotných činností následující náležitosti:
- rozsah rekonstrukce bude stanoven ve shodě s požadavky objednatele
 - zajištěno legislativní minimum - bezbariérovost, hygienické zázemí a jiné
 - 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 s odbornými složkami OR Ůstí nad Labem)
 - údaje o dimenzování prostor v rámci objektu
 - u popisu stávajícího stavu v souvislosti s "cestovním ruchem" (ná vaznost 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
 - informace o kapacitě parkoviště pro auta a stání pro bicykly včetně zhodnocení kapacity
 - zařazení ŽST dle směrnice č. 122 "Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180", současně uveďte informaci o frekvenci cestujících (počet cestujících využívajících vlak v železniční stanici).
- 5.13 V ZP bude v kapitole "Požadavky na technické řešení" podkapitola s názvem "Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)" která bude obsahovat:
- 5.14 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.
- 5.15 V rámci investiční akce bude řešena navazující dopravní infrastruktura. Budou stanoveny normové kapacitní požadavky (P+R, K+R, P+R) a navrženo řešení, které je v aktuálních možnostech SŽDC (zejména z hlediska vlastnictví pozemků). Dále bude doložena aktivní spolupráce s městem v rámci řešení navazující infrastruktury a řešení přednádražního prostoru jako navazující investice města. ZP bude zpracován v rozsahu a podrobnostech podle podkladů uvedených v bodě 2.
- 5.16 Budou zpracovány známé a dostupné záměry třetích stran v území (záměry místní municipality, soukromých investorů, dopravců apod.). Zápisy a korespondence z těchto jednání budou přílohou ZP.
- 5.17 Stavba je navržena do plánu čerpání prostředků z OPŽP, Prioritní osa 5 Energetické úspory. Stavba bude za předpokladu ekonomické efektivnosti investice navržena ve shodě s požadavky pro získání dotačního titulu. Stavbu je z tohoto důvodu třeba konzultovat se zpracovatelem žádostí o čerpání dotačních prostředků. Předání kontaktu zajistí zástupce objednatele ve věcech technických.

- 5.18 Návrh dispozičního řešení budovy osobního nádraží bude předložen k vyjádření příslušné SOČ OŘ, toto vyjádření bude zařazeno do Dokladové části dokumentace.
- 5.19 Součástí ZP bude také stručná prezentace ZP (shrnutí do 20 stran včetně grafiky) zdůrazňující potřebu a výhody realizace akce. Prezentace bude sloužit jako podklad pro tiskové zprávy a pro propagaci akce veřejnosti, municipalitě a investorovi.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

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

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení distribuce dokumentace

Nerudova 1

779 00 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782

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 Příloha č. 1 Zpřesnění Sm. V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON
- 7.2 Příloha č. 2 Obecné požadavky SŽE na projektovou dokumentaci a realizaci staveb
- 7.3 Příloha č. 3 Stanovisko O14 SŽDC č.j. 32313/2017-SŽDC-GŘ-O14 ze dne 7.8.2017