

Zvláštní technické podmínky

Záměr projektu

„Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Praha-Radotín“

Datum vydání: 2. 9. 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 objektu	3
2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ.....	4
2.1 Závazné podklady pro zpracování	4
2.2 Ostatní podklady pro zpracování	4
3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	4
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
4.1 Všeobecně	4
4.2 Dopravní technologie	4
4.3 Organizace výstavby.....	5
4.4 Zabezpečovací zařízení.....	5
4.5 Sdělovací zařízení	5
4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	6
4.7 Nástupiště.....	6
4.8 Ostatní objekty.....	7
4.9 Pozemní stavební objekty	7
4.10 Životní prostředí	8
4.11 Geodetická dokumentace	8
5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY	8
6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	11
7. PŘÍLOHY	11

SEZNAM ZKRATEK

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

Dřt..... dispečerská řídicí technika

EZS..... elektronický zabezpečovací systém

EPS..... elektronický protipožární systém

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu pro stavbu „Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Praha-Radotín“ vč. doprovodné dokumentace.
- 1.1.2 Zhotovitel zpracuje Záměr projektu včetně nezbytných příloh dle směrnice č. V-2/2012 v platném znění. Hodnocení ekonomické efektivity bude zpracováno dle platné metodiky pro hodnocení investic projektů železniční infrastruktury včetně MKA tabulek v platném znění.

1.2 Hlavní cíle stavby

- 1.2.1 Cílem stavby je osobní nádraží v technickém, provozním i estetickém stavu, který je v souladu se zájmy SŽDC, odpovídá nárokům moderní dopravy a naplňuje vize z dokumentu Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Stavba bude připravena v souladu se zájmy města Praha – Radotín, úřadem městské části Praha 16 a jeho územním plánem.

1.3 Umístění stavby

- 1.3.1 Výpravní budova je situována z ulice Vrážská v ŽST Praha-Radotín, která je ve stejnojmenné části Praha-Radotín na adrese Vrážská 43/5 a leží na trati 170, 171, na pozemku č. 2652

Katastrální území: Radotín č. 738620

Kraj: Praha

TUDU: 0202B1 ŽST. Praha-Radotín

1.4 Základní charakteristika objektu

- 1.4.1 Původní výpravní budova byla dokončena v roce 1862. Tato centrální budova byla doplněna dvěma přístavbami a to na severní straně budovou restaurace a na jižní straně novou výpravní budovou s technologií řízení provozu z roku 1969. Žádná další významná rekonstrukce od té doby neproběhla.
- 1.4.2 Hmotově se jedná o kompozici složenou z jednoduchých kvádrů, s podsklepenou centrální částí. Na převýšenou centrální budovu navazuje dvoupodlažní postranní přístavba technologického křídla a křídlo restaurace, které je jednopodlažní. V centrální části jsou prostory pro cestující – odbavovací hala, WC a pokladna dopravce. V centrální části se nachází 4 byty, z toho tři v 2.NP jsou obsazeny nájemníky a jeden byt v půdní vestavbě je prázdný. Provozní část jižní přístavby je využívána jako zázemí pro složky provozuschopnosti dráhy a dopravce, nachází se zde 1 volná bytová jednotka. Jižní přístavba včetně její provozní části je předmětem jiné stavby - „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo)-Praha Černošice (mimo)“, se kterou bude koordinována. Restaurace v severním křídle je využívána v pracovních dnech s velkou návštěvností.
- 1.4.3 Budova je napojena na veřejnou kanalizaci, vodovod, plynovod i silnoproudé a NN vedení. Vytápění je plynové.

Číslo ŽST. dle SR70	532564
Kategorie stanice dle UIC CODE 180	C
Součást sítě TEN-T	ANO
Správce objektu	OŘ Praha
Inventurní číslo budovy (IC)	IC6000386224

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1 „Zpřesnění Směrnice V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON“ – příloha č. 1 této zadávací dokumentace.
- 2.1.2 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, MD, 2013

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 SŽG Praha poskytne platné ŽBP v obvodu stanice Praha Radotín a mapové podklady v rozsahu km na TÚ 0521 km 9,723 – 10,561 do hranic dráhy.
- 2.2.2 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, MD, 2019
- 2.2.3 Cyklistická doprovodná infrastruktura, MD, 2010.

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1 „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo)-Praha Černošice (mimo)“, stavba ve stádiu žádosti o stavební povolení

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Záměr projektu (ZP) vyhodnotí nejvhodnější variantu budoucnosti výpravní budovy i jejího okolí. Bez ohledu na vybranou variantu technického řešení musí být zachována nepřetržitá dopravní služba a s tím související činnosti (výpravčí, staniční dozorce).
- 4.1.2 Dvě varianty (rekonstrukce nebo demolice a výstavba nového objektu) budou zpracovány v rozsahu a podrobnosti potřebné pro záměr projektu, dané závaznou přílohou této zadávací dokumentace – „Zpřesnění Směrnice V-2/2012 pro účely záměru projektu na budovy ON“.
- 4.1.3 Do ZP budou zapracovány známé a dostupné záměry třetích stran v území (záměry místní municipality, soukromých investorů, dopravců apod.). S ČD bude nutné projednat náhradní prostor během rekonstrukce (pokladny).
- 4.1.4 V průběhu prací si Zhotovitel zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení vlastními silami. Během výstavby musí zůstat zachován bezpečný přístup cestujících k vlakům, včetně zachování možnosti podávání informací cestující veřejnosti (staniční rozhlas).

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Dopravní kancelář je umístěna v „Nové budově“ – dále jen technologické budově. Nachází se zde služba konající výpravčí, který dálkově ovládá také odbočku Tunel. Samotná stanice bude po dokončení související stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“, vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo s JOP. V posledních letech zde bylo nainstalováno elektronické hlášení vlaků staničním rozhlasem. Z provozního hlediska je tato část trati stejnosměrné trakce. Radiostanice pro komunikaci se strojvedoucími, zde typu TRS.
- 4.2.2 Dopravní technologie uvedená v DSP související stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“ nebude touto stavbou dotčena.

4.3 Organizace výstavby

- 4.3.1 Jelikož projekt bude řešit komplexní rekonstrukci výpravní budovy a drobné úpravy okolí a budoucí realizace stavby bude probíhat za plného provozu, je potřeba již od tohoto stupně dokumentace řešit návrh organizace výstavby (ZOV). Projektant rovněž připraví veškeré podklady tak, aby v rámci realizace stavby byla umožněna případná etapizace prací pro zohlednění možností pohybu cestujících v souvislosti s funkcemi výpravní budovy a návazných služeb v okolí výpravní budovy a se zohledněním realizačních kapacit pro provedení samotných stavebních prací, to vše s ohledem na zajištění provozuschopnosti výpravní budovy, technologických zařízení, dopravní cesty, prostor nájemců čili bez výluk a bez přerušení jejich provozování, vyjma přerušení např. při přepojení na případná nová zařízení.

4.4 Zabezpečovací zařízení

4.4.1 Popis stávajícího stavu

- 4.4.1.1 Železniční stanice Praha-Radotín je vybavena zabezpečovacím zařízením III. kategorie typu RZZ z roku 1969. Napájení RZZ je zajištěno ze dvou nezávislých elektrických přípojek. Základní napájení je přivedeno do stavědlové ústředny z místní veřejné sítě, náhradní napájení je ze staniční baterie.

4.4.2 Požadavky na nový stav

- 4.4.2.1 Ve stanici bude zřízeno ve výpravní budově elektronické stavědlo, odpovídající požadavkům TNŽ 34 2620. Interní část SZZ bude umístěna v adaptovaných prostorách výpravní budovy. V ŽST bude zřízeno pracoviště JOP. Ve výhledu bude ŽST dálkově ovládána z CDP Praha.
- 4.4.2.2 Během stavby rekonstrukce VB musí být do objektu zajištěn nepřetržitý bezpečný přístup pro zajištění řízení provozu, údržby a servisních zásahů.
- 4.4.2.3 Stavební činnosti rekonstrukce objektu VB nesmí být narušeno pracoviště dopravní kanceláře, provoz stavědlové ústředny a to včetně zajištění funkčnosti všech inženýrských sítí a napájení.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 Již dříve byl realizován EPS (elektronický protipožární systém) a EZS (elektronický zabezpečovací systém), jak v technologickém objektu, tak ve staré výpravní budově. Dále rozhlas pro cestující s ústřednou v technologickém objektu, digitální telefonní ústředna s funkcí zapojovače je v technologické budově.
- 4.5.1.2 Kamerový systém: Není instalován.
- 4.5.1.3 Rozhlas: ovládání rozhlasového zařízení je z pracoviště výpravčího v ŽST Praha Radotín. Hlášení probíhá automaticky dle jízdy vlaku, systém umožňuje i manuální ovládání. Rozhlasová ústředna je umístěna v technologickém objektu ve sdělovací místnosti. Venkovní reproduktory jsou 6W s nastavitelným výkonem 1,5-6W. Vnitřní jsou dva skřínkové reproduktory 3W.
- 4.5.1.4 Hodiny: jsou podružné vnitřní kulaté a vnější dvoustranné, řízeny hlavními hodinami a synchronizovány signálem z přijímače DCF. Osvětlení nástupištních hodin je napojeno z rozvaděče osvětlení ŽST., tak aby bylo zajištěno zapínání hodin společně s osvětlením stanice.
- 4.5.1.5 Místní radiová síť (MRS) : základnová radiostanice je umístěna v technologickém objektu s ovládáním z dopravní kanceláře. Anténa je na střeše technologické budovy. V rámci objektu počítat s umístěním racku

těchto bezpečnostních technologií. V rámci projektu budou řešeny i MZS (mechanické zábranné systémy)

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 Bude navržen poplachový zabezpečovací a tísňový systém (PZTS) s možností decentralizovaného řízení. Detekce vzniku požáru bude řešena EPS popř. opticko-kouřovými detektory zapojenými do PZTS. Ve veřejných prostorách budovy nádraží bude navržen kamerový systém, doplnění rozvodů rozhlasového, hodinového a informačního zařízení včetně doplnění koncových zařízení.
- 4.5.2.2 V rámci objektu počítat s umístěním racku těchto bezpečnostních technologií. V rámci projektu budou řešeny i MZS (mechanické zábranné systémy)
- 4.5.2.3 Ve vnitřních rekonstruovaných prostorách budou navrženy sdělovací rozvody ve formě strukturované kabeláže včetně připojení do datové sítě a telefonní sítě.
- 4.5.2.4 Technologický objekt nebude touto stavbou zasažen. Rekonstrukce si vyžádá i přemístění kabelových závěrů ze suterénu výpravní budovy.
- 4.5.2.5 V podmínkách stavby musí být zajištění ochrany sdělovacích a zabezpečovacích zařízení před nečistotami a prachem ze stavby, aby byla zajištěna bezpečná a bezproblémová činnost výše uvedených technologií. Do objektů musí být zajištěn nepřetržitý bezpečný přístup pro provádění údržby a servisních zásahů.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 Do výpravní budovy vstupují ze strany technologické budovy silnoproudé kabely – z hlavního rozvaděče NN, umístěného v rozvodně NN v sousedním objektu trafostanice SŽDC 22/0,4 kV. Tato trafostanice napájí veškeré elektrické zařízení v železniční stanici a ve výpravní budově a reléový sál zabezpečovacího zařízení. Trafostanice bude v rámci stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ zrušena a nahrazena trafostanicí novou v prostorách jižního křídla výpravní budovy.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 Rekonstrukce VB musí probíhat v souladu se stanoviskem vydaným O14 č. j. 32313/2017-SŽDC-GŘ-O14 ze dne 7. 8. 2017. Toto stanovisko je přílohou těchto ZTP. Případné úpravy zařízení SEE (Správa elektrotechniky a energetiky) musí být zahrnuty do nákladů akce.
- 4.6.2.2 Během stavebních činností musí být zachován provoz ostatních silnoproudých zařízení a kabelů NN, které souvisí s napájením elektrických zařízení mimo objekt výpravní budovy.

4.7 Nástupiště

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 V současnosti jsou nástupiště v ŽST poloperonizována. Výhledový stávající stav, s ohledem na realizaci rekonstrukce výpravní budovy, vyplývá z rámce stavebních objektů liniové stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo)- Praha Černošice (mimo)“, kde je navržena demolice stávajících nástupišť a vybudování 2 nových nástupišť a jednoho ostrovního a jazykového nástupiště. Toto bude již v době rekonstrukce VB provedeno.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Bude provedena rekonstrukce dlažby na nástupišti pod přístřeškem výpravní budovy.

4.8 Ostatní objekty

- 4.8.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí.
- 4.8.2 Bude navržena další úprava okolí – chodníky, parkovací místa, úprava zeleně, veřejného osvětlení, doplnění vhodného mobiliáře pro cyklisty, rekonstrukce přístřešku nad nástupištěm u výpravní budovy.
- 4.8.3 V Záměru projektu bude řešena koordinace mezi SŽDC a městem Praha-Radotín, jak projektové přípravy, tak realizace. Současně Záměr projektu prověří majetkové právní vztahy k dotčeným pozemkům a navrhne jejich vypořádání.

4.9 Pozemní stavební objekty

4.9.1 Popis stávajícího stavu

Stávající výpravní budova je dlouhodobě bez zásadních rekonstrukcí, jen s minimální údržbou. Výpravní budova je vytápěna ústředně, dvěma plynovými kotly, umístěné v objektu. Elektroinstalace je za hranicí životnosti. Podlahy jsou na mnoha místech poškozené, vnitřní omítky jsou znečištěné a poškozené, kanalizace je v havarijním stavu. Stanice je napojena na rozvod pitné vody. Kanalizační větev od vestibulu a přilehlých WC je nefunkční. Rekonstrukce WC probíhala zřejmě v roce 2005. Vstupní hala a čekárna pro cestující jsou v relativně dobrém stavu. Výdejna jízdenek ČD je v rekonstruovaném prostoru. V levém křídle budovy se nachází restaurace s přilehlým zázemím. Okna jsou dřevěná s izolačním dvojsklem, pravděpodobně z roku 2005. Schodiště vedoucí do 2.NP je kamenné, poměrně zachovalé, zřejmě původní. V patře se nachází tři byty, jejich stav není znám. Schodiště vedoucí do půdního prostoru je dřevěné, tedy nevyhovující současné legislativě pro rekonstrukci objektu v majetku SŽDC. V půdní vestavbě se nachází byt, který je momentálně prázdný, jeho stav není znám. Krov nevykazuje žádné poruchy ani napadení škůdlem. Komíny jsou zde pro plynové zařízení, dále na tuhá paliva a i některé nefunkční. Střešní krytina na výpravní budově, včetně dešťových svodů, byla vyměněna v listopadu 2017, naopak na přístavku restaurace je za hranicí životnosti.

4.9.2 Požadavky na nový stav

Požadavky na nový stav výpravní budovy jsou popsány v dokumentu Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Bude navržena výpravní budova splňující požadavky platných norem a předpisů. Budou splněny požadavky bezpečnosti a hospodárního provozu.

- Komíny: Provedení revize a návrh rekonstrukce průduchů
- Střešní krytina: Provedení revize a návrhu nutné rekonstrukce
- Dveřní výplně: Výměna vnějších (ALU) i vnitřních výplní
- Okenní výplně: Provést revizi všech výplní a navrhnout rekonstrukci
- Sklepy: Vyčištění, rekonstrukce podlah a omítek
- Fasáda: Očištění a zateplení kontaktním zateplovacím systémem
- Hygienické zařízení: rekonstrukce veřejných WC (kanalizace, voda, odvětrání a sanitární prvky)
- Kanalizace: Kompletní rekonstrukce
- Elektroinstalace: (mimo prostory, v pronájmu ČD), Kompletní nová elektroinstalace v celém objektu. Kompletní nové osvětlení v celém objektu
- Vodoinstalace: (mimo prostory, v pronájmu ČD), Kompletní nová vodoinstalace v celém objektu

- Vytápění a chlazení: Kompletní nová technologie v celém objektu (mimo prostory, v pronájmu ČD), Nutno vyměnit tělesa topení v celém objektu, včetně zábran.
- Konektivita: Navržení připojení objektu na datovou síť SŽDC
- Bezpečnost: Návrh připojení objektu na PCO, požární hlásič, video brána.
- Schodiště: Rekonstrukce schodiště v celém objektu
- Ostatní: Rekonstrukce zídky popelnicového stání, Demontáž stávajících zábran proti ptactvu a instalace nových.
- Přístřešek před VB: Provedení revize a návrhu nutné rekonstrukce.

4.9.3 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.

4.10 Životní prostředí

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

Popis jednotlivých složek životního prostředí, identifikace lokalit NATURA 2000 v řešené oblasti, případné změny hlukového zatížení.

Odpadové hospodářství na základě pochůzky za účasti objednatele, bez provedení průzkumů. Předmětem pochůzky bude stanovení částí stavby, kde je očekáván vznik nebezpečných odpadů (výskyt materiálů s obsahem azbestu – v případě dané stavby se jedná o „boletické panely“, výskyt dalších materiálů s nebezpečnými vlastnostmi, sklad ropných látek, dílna s úkapy ropných látek, kontaminace přilehlých pozemků v důsledku havárie, stará ekologická zátěž apod.). Problematiku konzultujte s pracovníky SŽDC znalými místních poměrů.

hluk: případné změny hlukového zatížení (v návaznosti na část Dopravní a provozní technologie).

4.11 Geodetická dokumentace

4.11.1 Objednavatel prostřednictvím SŽG Praha dodá geodetické a mapové podklady pro jednotlivé stupně přípravy stavby.

4.11.2 Pro záměr projektu budou dodány dostupné geodetické a mapové podklady do hranice dráhy ve 2D.

4.11.3 Pro další stupeň přípravy stavby podle konečné varianty na základě schváleného ZP budou dodány kompletní geodetické a mapové podklady. Tyto geodetické a mapové podklady budou splňovat TKP staveb státních drah v souladu s přílohou č. 1 Směrnice GR SŽDC Č.11/2006 části I.3 Geodetické a mapové podklady.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

5.1 Součástí díla je zpracování doprovodné dokumentace v tomto rozsahu: Stavebně technický průzkum stávající budovy (STP), dokumentace stávajícího stavu budovy a prezentační materiál.

5.2 Stavebně technický průzkum stávající výpravní budovy, který bude předcházet zpracování Studie a Záměru projektu, určí a posoudí technický stav budovy a určí nutný rozsah oprav. Průzkum bude proveden v tomto minimálním rozsahu:

- Podrobná vizuální prohlídka zaznamenaná do technické zprávy a fotodokumentace celého objektu.
- Nedestruktivní měření vlhkosti konstrukcí a stanovení příčin vlhkosti (v celém objektu s místy se zvětšenou vlhkostí) – 20 sond.

- Určení druhu základových konstrukcí a stavu podzákladí (kopané sondy a stanovení pevnosti základového zdiva) – 1 sonda.
- Určení typu a skladby všech stropních konstrukcí.
- Dřevěné stropní konstrukce: posouzení stavu dřevěných stropních konstrukcí – částečně destruktivní sondy do zhlaví nosných trámů, mykologický rozbor vzorků, vrypová zkouška a vizuální hodnocení – min 2ks v stropní konstrukci.
- Cihelné klenby: bude stanovena pevnost a typ cihelných prvků, dále posouzení stavu ocelových nosníků cihelných kleneb – stanovení koroze nosníků a procento oslabení průřezu (přímé měření), bude specifikován profil ocelových nosníků.
- Posouzení stavu vázaného krovu – mykologický rozbor dřevní hmoty, vrypová zkouška, vizuální hodnocení – 4sondy.
- Posouzení střešního pláště – vizuální prohlídka, mykologický rozbor dřevní hmoty bednění, vrypová zkouška dřevěných částí, stanovení typu krytiny a přítomnosti azbestu.
- Stanovení pevnosti nosného zdiva a malty ve zdivu – 15 sond.
- Všechna místa a konstrukce narušená destruktivními sondami budou uvedena do původního stavu.
- Vyhodnocení stavebního stavu všech nosných konstrukcí.
- Výpočet zatížitelnosti vybraných konstrukcí (stropní konstrukce a nosné zdivo).
- Rámcový návrh na opravu nebo sanaci stropních konstrukcí, návrh na odstranění vlhkosti a sanace svislých nosných konstrukcí a návrh na opravu střechy a fasády.

5.3 Dokumentace stávajícího stavu výpravní budovy bude provedena v tomto rozsahu:

- Zaměření budovy
- Výkresová dokumentace – půdorysy, řezy, pohledy

5.4 Prezentační materiál, který bude obsahovat:

- Schématické řezy popisující prostorové vazby
- Zákres nového stavu do fotografie budovy ze strany přednádraží
- Konceptuální vizualizaci z ptačí perspektivy
- Součástí ZP bude také prezentace ZP pro veřejnost v upravené limitované formě pro veřejnost dle zadání Objednatele, realizovaná v sídle Objednatele nebo v místě určeném zastupitelstvem města Praha-Radotín.

5.5 V záměru projektu budou doloženy varianty formou finanční rozvahy.

5.6 Ekonomická rozvaha bude provedena z celkových investičních nákladů stavby, včetně textového zdůvodnění potřebnosti a účelnosti investice a nákladů na provoz. Investiční náklady budou stanoveny dle platného „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“ v platném znění, výpočtová tabulka bude doložena jako samostatná příloha.

5.6.1 **Varianta č. 1** - bude uvažovat s rekonstrukcí stávající budovy. Rozsah této varianty bude vycházet z kapitoly 4.9.2

5.6.2 **Varianta č. 2** - Zhotovitel navrhne ve variantu rozsáhlejšího zásahu do stávajícího objektu (např. demolici celé výpravní budovy a výstavbu nové). V případě demolice původního objektu VB a stavbě nového objektu bude prověřeno nové napojení výpravní budovy na nástupiště u krajní koleje č. 3 tak, aby byla odstraněna místa úzkých průchodů mezi nástupištěm a výpravní budovou. Bude prověřena možnost úrovněvého napojení výpravní budovy na vnější nástupiště, odstranění schodišť mezi výpravní budovou a nástupištěm a jeho rozšíření.

5.6.3 V obou variantách bude navržen autobusový terminál a další úprava okolí a veškeré nutné přípojky a přeložky inženýrských sítí.

- 5.6.4 Vyhodnotí se nejvhodnější varianta budoucnosti výpravní budovy i jejího okolí.
- 5.6.5 Na tuto vybranou variantu 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 příslušného Třídníku; výpočtová tabulka bude doložena jako samostatná příloha.
- 5.7 Do ZP budou zpracovány známé a dostupné záměry třetích stran v území (záměry místní municipality, soukromých investorů, dopravců apod.).
- 5.8 ZP bude zpracován v rozsahu a podrobnosti podle závazných podkladů uvedených v bodě 2.1
- 5.9 V části textu ZP popisující úpravy výpravní budovy budou uvedeny kromě popisu samotných činností následující náležitosti:
- barevně rozlišená schémata současného stavu objektu a stavu po provedení investice dle „Návrhu barevného rozlišení při projektování ON po funkčních celcích“
 - změny provozních nákladů objektu (zpracování v součinnosti se správou nádražních budov
 - údaje o dimenzování prostor v rámci objektu
 - u popisu stávajícího stavu v souvislosti s „cestovním ruchem“ (návaznost na infrastrukturu tras a stezek, blízkost významných turistických bodů, včetně přehledné mapy), a opatření ve prospěch cestovního ruchu
 - doložen soulad s kapitolou 5.6.2. „Nádraží přátelská k cyklistům“ metodiky „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ vydané MD v r. 2010
- 5.10 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
 - požadavky na přenosovou síť včetně uvedení základní specifikace její kapacity
- 5.11 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.
- 5.12 Zhotovitel je povinen si vlastními silami zajistit u všech drážních dopravců aktuální frekvenci cestujících veřejnosti v ŽST. Praha - Radotín. Tato frekvence bude jedním z výchozích podkladů pro ověření dimenzí stávající budovy resp. dimenzování prostor nového objektu osobního nádraží - jeho částí s přístupem veřejnosti (odjezdová hala + veřejná WC).
- 5.13 Stavba výpravní budovy je navržena do plánu čerpání prostředků z OPŽP, Prioritní osa 5 Energetické úspory. Stavba bude za předpokladu ekonomické efektivity 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.

- 5.14 Návrh dispozičního řešení budovy bude předložen k vyjádření příslušné SOČ OŘ, toto vyjádření bude zařazeno do Dokladové části dokumentace. SOČ OŘ Praha v objektu ŽST Praha - Radotín eviduje celkem 5 bytů (4 byty jsou situovány ve staré budově, 1 byt v přístavbě), z čehož 2 byty jsou v současné době volné. V případě výběru varianty rekonstrukce objektu budou byty zrušeny a volné prostory budou využity ke komerčním nebo jiným účelům.

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-2L2012 pro účely ZP na budovy ON, 181214
- 7.2 Příloha č. 2 - Stanovisko O14 č.j. 32313/2017-SŽDC-GR-014 ze dne 7.8.2017