Čistopis

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	*Obsah změny:*	*Datum změny:*
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Investor:

SPRÁVA ŽELEZNIC

SŽ, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
tel.: +420 222 335 777
e-mail: szdc@szdc.cz

Generální projektant:

SUDOP PRAHA

SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:
ING. MARTIN RAIBR

Garant profese:
ZDENĚK PACHOLÍK

Středisko:
ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY

Vedoucí střediska:	*Odpovědný projektant SO, IO, PS:*	*Vypracoval:*	*Kontroloval:*
ING. MARTIN RAIBR	ING. MARTIN RAIBR	ING. MARTIN RAIBR	ZDENĚK PACHOLÍK

Název akce:

ETCS MILOVICE - PRAHA HL. N. (MIMO)

Číslo smlouvy: 20 387 208

Projektový stupeň: ZDS2

Část:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Datum: 03/2021

Číslo části: A

DOKUMENT LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. ŽÁDNÁ JEHO ČÁST NEMŮŽE BÝT DLE ZÁKONA č.121/2000 Sb. KOPÍROVÁNA NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠIŘOVÁNA BEZ SOUHLASU SUDOP PRAHA a.s.

SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky

„ETCS Milovice - Praha hl. n. (mimo)“

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Navrhl, vypracoval: Ing. Martin Raibr

Termín odevzdání 03/2021

OBSAH

A.1 Úvodní údaje ... 3
a.) Identifikace stavby ... 3
b.) Zadavatel přípravné dokumentace ... 4
A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku ... 5
a.) Charakteristika území dotčeného stavbou ... 5
b.) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci ... 9
c.) Údaje o souladu záměru (přípravné dokumentace) s územně plánovací dokumentací ... 9
d.) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů ... 10
e.) Požadavky na realizaci stavby ... 10
f.) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu ... 10
g.) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území ... 11
h.) Poloha vůči záplavovému území ... 11
i.) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí ... 11
j.) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy ... 11
k.) Zajištění vody a energií po dobu výstavby ... 11
l.) Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků ... 11
A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání ... 13
m.) Účel užívání stavby ... 13
n.) Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba), ... 13
o.) Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby) ... 13
p.) Etapizace výstavby ... 13
q.) Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.) ... 14
r.) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních ... 14
A.4 Orientační údaje stavby ... 14
s.) Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.), ... 14
t.) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody ... 14
u.) Celková spotřeba vody ... 14
v.) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod ... 14
w.) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě ... 14
x.) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě ... 14
A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby ... 15
A.6 Přehled výchozích podkladů ... 16
A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami ... 18
A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty ... 20
Provozní soubory ... 20
A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění ... 21
y.) Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku (vč. snížení provozních nákladů, zvyšování tržeb, bezpečnosti provozu, kultury provozu a cestování) ... 21
z.) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby ... 22
aa.) Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele ... 22

A.1 ÚVODNÍ ÚDAJE

a.) Identifikace stavby

Název stavby: „ETCS Milovice - Praha hl. n. (mimo)“

ISPROFIN/ISPROFOND: 327 321 4901/500 352 0206

Stupeň dokumentace: Zjednodušené dokumentace ve stádiu 2 (ZDS2)

Druh/Charakter stavby: Výstavba vlakového zabezpečovače

Kraj: Hl.m.Praha, Středočeský,

Vlastníci dotčených pozemků: Správa železnic, státní organizace, České dráhy, a.s.,

Místo stavby: Železniční trať:

č.524A Lysá nad Labem - Praha-Vysočany
Traťový úsek Lysá nad Labem-Praha-Vysočany

č.524B Lysá nad Labem - Milovice
Traťový úsek Lysá nad Labem-Milovice

č.525F Praha-Hostivař - Praha-Vysočany
Traťový úsek Praha-Libeň - Praha-Vysočany

č.532C Čelákovice - Neratovice
Traťový úsek Čelákovice – Brandýs n.L.

č.532D Čelákovice - Mochov nz
Traťový úsek Čelákovice - Mochov nz

č.537 Praha-Vysočany - Turnov
Traťový úsek Praha-Vysočany – Praha-Satalice

č.503A Nymburk hl.n.- Ústí n.L.západ
Kostomlaty nad Labem - Stará Boleslav

Železniční stanice přímo upravené stavbou: Praha-Vysočany, Odb. Skály, Praha-Horní Počernice, Mstětice, Čelákovice, Odb. Káraný, Lysá n.L., Milovice,

Železniční zastávky dotčené stavbou: Zeleneč, Čelákovice-Jiřina

Dodavatel: Bude určen na základě výběrového řízení

Hlavní inženýr projektu: Ing. Martin Raibr
(martin.raibr@sudop.cz , tel. 267 094 146, 605 229 036)

b.) Zadavatel přípravné dokumentace

Objednatel (investor)

Investor: **Správa železnic, státní organizace**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384

Zastoupený: **Správa železnic, státní organizace**

Stavební správa západ,

Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel projektové dokumentace stavby

Zpracovatel: **SUDOP PRAHA a.s.**

208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky

Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

IČ: 257 93 349

DIČ: CZ 257 93 349

Zapsaný v OR u Městského soudu v Praze, oddíl B, č. vložky 6088

A.2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

a.) Charakteristika území dotčeného stavbou

Stavba se nachází ve stávajících železničních stanicích a traťových úseků části pražského uzlu, ve stávajících objektech výpravních budov (dopravní kanceláře, technologické místnosti) a technologických objektech.

Dotčené železniční tratě	
Lysá nad Labem - Praha-Vysočany	
Žel. trať dle rozdělení v TPP (Dodatku k NP a DP):	524A Lysá nad Labem - Praha-Vysočany
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	232 Praha – Lysá nad Labem – Milovice
Začátek trati:	Lysá nad Labem (km 337,506)
Konec trati:	Praha-Vysočany (km 6,567)
Typ trati:	dvoukolejná
Zábrzdná vzdálenost:	1 000m
Největší povolená délka vlaku	668m
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	381m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	200m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	160m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku	160km/h
Trakční soustava:	Závislá, stejnosměrná 3kV
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Lysá nad Labem
Konec stavby:	Praha-Vysočany

Lysá nad Labem - Milovice	
Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	524B Lysá nad Labem - Milovice
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	232 Praha – Lysá nad Labem – Milovice
Začátek trati:	Lysá nad Labem (km 337,506)
Konec trati:	Milovice (km 5,800)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdná vzdálenost:	700m
Délka nákladního vlaku v úseku	233m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	160m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku	70km/h
Trakční soustava:	Závislá, stejnosměrná 3kV
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Lysá nad Labem
Konec stavby:	Milovice

Praha-Hostivař - Praha-Vysočany	
Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	525F Praha-Hostivař - Praha-Vysočany
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	Linka v JŘ nyní neexistuje
Začátek trati:	Praha-Hostivař (km 0,012)
Konec trati:	Praha-Vysočany (km 1,604)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdná vzdálenost:	700m
Největší povolená délka vlaku	695m
Délka nákladního vlaku v úseku (Praha-Hostivař - Praha-Libeň)	595m
Délka nákladního vlaku v úseku (Praha-Libeň - Praha-Vysočany)	381m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	255m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	255m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku Praha-Libeň Praha-Vysočany	60km/h
Trakční soustava:	Závislá
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Praha-Libeň
Konec stavby:	Praha-Vysočany

Čelákovice - Neratovice	
Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	532C Čelákovice - Neratovice
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	074 Čelákovice – Neratovice a zpět
Začátek trati:	Čelákovice (km 0,000)
Konec trati:	Neratovice (km 15,215)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdná vzdálenost:	400m
Největší povolená délka vlaku	565m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	150m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	20m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku	40km/hod
Trakční soustava:	Nezávislá,
Kategorie dráhy:	Regionální

Čelákovice - Mochov nz	
Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	532D Čelákovice - Mochov nz
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	233 Čelákovice – Mochov
Začátek trati:	Čelákovice (km 8,353)
Konec trati:	Mochov (km 4,014)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdná vzdálenost:	400m
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	133m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	40m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku	60km/hod
Trakční soustava:	Nezávislá,
Kategorie dráhy:	Regionální

Praha-Vysočany - Turnov	
Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	537 Praha-Vysočany - Turnov
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	070 Praha – Turnov
Začátek trati:	Praha-Vysočany (km 6,567)
Konec trati:	Turnov (km 123,993)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdná vzdálenost: Praha-Vysočany - Odb Skály	1000m
Zábrzdná vzdálenost: Odb Skály - Turnov	700m
Největší povolená délka vlaku (AHr Km 9,932 - Všetaty)	601m
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy) (AHr Km 9,932 - Všetaty)	381m
Délka nákladního vlaku v úseku (Praha-Libeň - Praha-Vysočany)	381m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	150m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	150m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku Praha-Vysočany - Praha-Satalice	90km/h
Trakční soustava:	Závislá
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Praha-Vysočany
Konec stavby:	Praha-Satalice

Nymburk hl.n.- Ústí n.L.západ	
Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	503A Nymburk hl.n.- Ústí n.L.západ
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	072 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem 231 (Praha -) Lysá nad Labem – Kolín
Začátek trati:	Nymburk hl.n. (km 322,663)
Konec trati:	Ústí n.L.západ (km 1,214)
Typ trati:	dvoukolejná
Zábrzdná vzdálenost: Nymburk hl.n. - Ústí n.L.-Střekov	1000m
Největší povolená délka vlaku (Nymburk hl.n. - Lysá nad Labem)	700m
Největší povolená délka vlaku (Lysá nad Labem - Ústí n.L.z.vnější n.)	680m
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy) (Nymburk hl.n. - Lysá nad Labem)	576m
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy) (Lysá nad Labem - Ústí n.L.z.vnější n.)	517m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy) (Nymburk hl.n. - Lysá nad Labem)	250m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy) (Lysá nad Labem - Ústí n.L.z.vnější n.)	160m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	160m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku Nymburk hl.n. Liběchov	120km/h
Trakční soustava:	Závislá
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Kostomlaty nad Labem
Konec stavby:	Stará Boleslav

Dotčené území stavbou vyplývá z polohy jednotlivých železničních dopraven. Stavba se bude odehrávat výhradně na drážních pozemcích a objektech v majetku Správy železnic, státní organizace případně v majetku ČD a. s. Mimo drážní pozemky se zasahuje pouze v případě, kdy je nutný přístup ke stávajícímu zařízení pro provedení rekonstrukce. Realizací stavby nedojde k zásahům do zemědělského nebo lesního půdního fondu. Výstavba a ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Všechny odpady vzniklé na stavbě budou uloženy v souladu s dnes platným zákonem o zacházení s odpady.

Kategorie dráhy

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2018) se předmětný úsek stavby nachází na dráze celostátní. *(Dráha celostátní je dráha, nevyjmenovaná v usnesení vlády ČR č . 766 ze dne 20. prosince 1995, jejíž význam, účel a technický stav odpovídá potřebám dopravy celostátního významu. Dráhou celostátní je rovněž dráha, u níž bylo o zařazení do této kategorie rozhodnuto drážním správním úřadem.)*

Jedná se o část dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému dle přílohy „A“ příslušného prohlášení. Traťové úseky dotčené stavbou, jsou označovány jako:

- Evropský nákladní koridor 7 – pro úsek stavby Praha-Libeň – Praha-Uhříněves
- Evropský nákladní koridor 8 – pro úsek stavby Lysá n.L. – Praha-Vysočany - Praha-Uhříněves

Řešený traťový úsek patří mezi vybrané tratě železniční sítě České republiky je uveden i ve Sdělení ministerstva dopravy č. 111/2004, o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému.

Evropské ETCS Koridory se postupně transformují do Evropských nákladních koridorů ustanovených na základě „Nařízení EP a Rady č. 913/2010 z 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu v aktuálním znění, které komplexně řeší problematiku koridorů pro nákladní dopravu, následně změněné nařízením EP a Rady č. 1316/2013 z 11. prosince 2013.

Hlavním cílem Evropských nákladních koridorů je zabezpečit zvýšení podílu environmentálně šetrnější železnice na přepravním trhu. Nařízení kromě stanovení hlavních koridorů určuje také postup a podmínky realizace koridorů včetně požadavků na jejich technické standardy. Jedná se o komplexní podporu rozvoje nákladní dopravy, jejímž cílem je vytvořit infrastrukturu s homogenními klíčovými parametry z pohledu nákladní dopravy (průjezdný průřez, nápravový tlak, délka vlaku a rychlost), včetně vytvoření systému vhodných garantovaných tras v grafikonu vlakové dopravy.

Místo stavby

V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční stanice:

Železniční dopravny dotčené stavbou:

- Praha-Vysočany, Odb. Skály, Praha-Horní Počernice, Mstětice, Čelákovice, Odb. Káraný, Lysá n.L., Milovice,

Celkem se jedná o 8 dopraven

V rámci stavby budou dotčeny následující železniční zastávky vlivem výstavby balíz, případně technologického zařízení.:

- Zeleneč, Čelákovice-Jiřina

Celkem se jedná o 2 zastávka

V rámci stavby dojde k drobným hardwarovým, případně softwarovým zásahům v sousedních železničních stanicích.

Kraj – vyšší územněsprávní celek

Dotčené krajské úřady:

Dotčená železniční stavba spadá do správního územního celku kraje Hl.m. Praha a Středočeského kraje.

Magistrát hl. m. Praha

Mariánské nám. 2

110 01 Praha 1

Krajský úřad Středočeského kraje

Zborovská 81/11 P.O.Box 59

150 00 Praha-Smíchov

b.) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci

Jednotlivé dotčené obce mají ve své dosavadní, či nově připravované (aktualizované) územně plánovací dokumentaci řešenou stávající železniční trať zanesenu.

c.) Údaje o souladu záměru (přípravné dokumentace) s územně plánovací dokumentací

Vzhledem k tomu, že se navržená stavba primárně odehrává na stávajícím pozemku dráhy je zde soulad s územně plánovací dokumentací jak na úrovni jednotlivých dotčených obcí, tak z pohledu ÚP vyššího celku (ZÚR).

Všechny navržené práce a stavební činnosti se odehrávají na stávající provozované železniční trati. Vzhledem k tomu, že stávající provozovaná trať je zanesena do všech územně plánovacích dokumentací, jako stávající stav je soulad s územně plánovací dokumentací nezpochybnitelný

d.) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Dokumentace je realizována v souladu s dokumentem „Národní implementační plán ERTMS“, který byl schválen CK MD 10. 2. 2015. Implementační plán, je zpracován na základě Rozhodnutím EK 2012/88/EU, kde je vydáno TSI subsystémů řízení a zabezpečení transevropského železničního systému (TSI CCS), který uvádí soubor povinných specifikací pro zajištění interoperability systémů třídy A.

V souladu s TSI CCS a touto stavbou je budováno ERTMS na trati vedoucí od evropských koridorů k hlavním evropským přístavům, seřaďovacím nádražím, nákladním terminálům a oblastem nákladní dopravy v tomto případě Praha a Lovosice.

V době zpracování dokumentace stavby „ETCS Milovice - Praha hl. n. (mimo)“ nebyly projektantovi známy žádné jiné požadavky dotčených orgánů ve vztahu k navrženému řešení.

e.) Požadavky na realizaci stavby

Pro provozní soubory a stavební objekty výše jmenované části dokumentace je zhotovitel stavby povinen zajistit dokumentaci pro stavební povolení a realizační dokumentaci stavby, která musí být před zahájením prací odsouhlasena investorem.

Zhotovitel musí respektovat budoucí stanoviska z projednání dokumentace pro stavební povolení s jednotlivými orgány a při samotné realizaci stavby je zhotovitel povinen dodržovat:

- Podmínek plynoucí z vyjádření DOSS, státních organizací a správců inženýrských sítí vyjadřující se v rámci územního a stavebního řízení;
- Podmínky plynoucí z projednání s majiteli dotčených pozemků a nemovitostí;
- Podmínky plynoucí ze stavebního povolení;
- Podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu;
- Podmínky plynoucí ze zadávací dokumentace na zhotovení stavby.

Omezení hluku a otřesů, případně pracovní doby při realizace stavby:

Realizace stavby musí probíhat v obydlených částech tak, aby hluková zátěž vyvolaná stavbou nepřesahovala hygienicky stanovené limity. V opačném případě je nutno zhotovitelem navrhnout dostatečná protihluková opatření eliminující hluk z výstavby.

Podmínky zadávací dokumentace na zhotovení stavby:

Zadávací dokumentace na realizaci stavby stanoví pro vybraného zhotovitele podmínky pro výstavbu, které vznikly v průběhu přípravy stavby a které nemohly být zahrnuty do technického řešení uvedení v Přípravné dokumentaci. Případně takové podmínky, na které je nutno při realizaci díla brát mimořádný zřetel.

f.) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

S ohledem na rozsah stavby není nutno uvažovat s jejím připojením na veřejnou dopravní infrastrukturu. Rozsah stávajícího napojení je postačující pro současný i budoucí provoz stávající trati.

Obdobně i v rovině napojení na technickou infrastrukturu není nutno uvažovat s rozšířením stávajícího stavu napojení.

g.) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území

Vzhledem ke skutečnosti, že stavbou jsou realizovány prvky zabezpečovacího, sdělovacího a energetického zařízení nebude podrobný geotechnický průzkum realizován. Stavbou budou realizovány pouze drobné výkopové práce související s uložením kabelizace na drážním tělese.

Stavba prochází pražskou plošinou, na které se nachází CDP Praha. Chráněné ložiskové území či dobývací prostor se v prostoru stavby nevyskytují.

h.) Poloha vůči záplavovému území

Stavba není v kontaktu se záplavovým územím stanoveným dle zákona 254/2001 Sb. v platném znění.

i.) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí

Uvedené údaje jsou uvedeny v geodetické dokumentaci, část I, konkrétně v dílčí části I.2 Majetkoprávní část přípravné dokumentace.

j.) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Pro přístup na staveniště po dobu realizace je přednostně využíváno stávajících veřejných komunikací. Jedná se o silnice I., II. a III. třídy, jakož i stávajících místních a účelových komunikací.

k.) Zajištění vody a energií po dobu výstavby

Po dobu výstavby bude voda a energie zajišťována ze stávajících zdrojů. V případě potřeby pak bude dodávka elektrické energie zajištěna z mobilních agregátů zhotovitele.

l.) Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Hmotný investiční majetek (HIM) Správy železnic, státní organizace spravují:

Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Praha

- **Správa tratí:**
  - stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
  - stavební objekty železničního spodku
  - stavební objekty příjezdních komunikace, obslužných a manipulačních ploch Správy železnic, státní organizace.
- **Správa mostů a tunelů:**
  - stavební objekty železničních mostů
  - stavební objekty propustků
- **Správa budov:**
  - stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace
  - stavební objekty přístřešků na ostrovních nástupištích
- **Správa elektrotechniky a energetiky:**
  - provozní soubory dálkové řídící techniky (DŘT)
  - provozní soubory silnoproudé technologie
  - stavební objekty osvětlení
  - stavební objekty silnoproudých kabelů a rozvodů
  - stavební objekty EOV

- **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky**
  - provozní soubory zabezpečovacího zařízení
  - provozní soubory sdělovacího zařízení

Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky
  - provozní soubory sdělovacího zařízení

České dráhy, a.s., RSM - Regionální správa majetku Praha

A.3 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

m.) Účel užívání stavby

Účelem připravované stavby „ETCS Milovice - Praha hl. n. (mimo)“ je splnění záměru investiční akce Správy železnic, státní organizace, který vychází z podnikatelského záměru Správy železnic, státní organizace, ze zpracovaného Národního implementačního plánu ERTMS. Základním předpokladem je, že na celém rameni a přilehlých tratí úseku bude zachováno stávající organizování drážní dopravy podle předpisu D1 a trať bude rozšířena o systém ERTMS/ETCS.

Cílem evropského prováděcího plánu ERTMS je zajistit, aby lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS mohly mít přístup k stále většímu počtu tratí, přístavů, terminálů a seřaďovacích nádraží, aniž by kromě ERMTS musely mít vybavení podle vnitrostátních předpisů (v ČR LS).

Z toho důvodu prováděcí plán nevyžaduje odstranění stávajících systémů třídy B (v ČR LS) na tratích zahrnutých do plánu. Avšak k datu stanovenému v prováděcím plánu nebude zařízení se systémem třídy B podmínkou přístupu na tratě zahrnuté do prováděcího plánu pro lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS.

Systém ETCS byl speciálně vyvinut jako jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení, které dokáže zajistit provoz bez překážek v oblasti zabezpečovacích systémů mezi odlišnými infrastrukturami jednotlivých národních železnic a který jako jediné vlakové zabezpečovací zařízení splňuje podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2008/57/ES respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystémy CCS – řízení a zabezpečení.

Pro implementaci ETCS L2 do podmínek železnice v České republice byl realizován „Pilotní projekt ETCS L2 v úseku Poříčany – Kolín“. Pilotní projekt ETCS byl zaměřen především na řešení otázek technické implementace systému ETCS tzn. především vývoj interface k národním systémům zabezpečovacích zařízení včetně národního STM modulu pro systém LS, ale současně také implementace do národních podmínek provozu železnice v České republice. V neposlední řadě bylo úkolem PP ETCS také identifikovat rizika spojená s rozvojem systému ETCS v České republice. Poznatky z PP ETCS jsou uplatněny při zadávání komerčních projektů pro výstavbu ETCS v České republice.

V rámci této stavby dojde k zapojení následujících dopraven a jejich přilehlých traťových úseků do systému ETCS L2:

Praha-Vysočany, Odb. Skály, Praha-Horní Počernice, Mstětice, Čelákovice, Odb. Káraný, Lysá n.L., Milovice,

n.) Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba),

Z dlouhodobého pohledu se jedná o trvalé řešení stavby.

o.) Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby)

Dle definice uvedené v §2 odst.5, zákona č. 183/2006 Sb. stavba odpovídá změně dokončené a provozované stavby. Stavbou jsou zřizovány prvky na stávající železniční infrastruktuře.

p.) Etapizace výstavby

Stavba nebude realizována na etapy a bude realizována v celém rozsahu uvedeném v této dokumentaci. Na tuto stavbu však budou navazovat další stavby, které budou rozšiřovat definovanou řízenou oblast.

q.) Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.)

Stavba se nachází ve stávajících železničních stanicích a traťových úseků části přiléhající k pražskému uzlu dle výše uvedeného.

r.) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Stavbou zůstávají zachovány stávající kapacity trati. Zřízením nového technologického zařízení se mohou zkrátit provozní intervaly nutné pro křižování vlaků a následné mezidobí. Současně dojde ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.

Na základě řešení přípravné dokumentace uvádíme základní údaje:

- Celkový počet železničních stanic zapojených do ETCS L2 8
- Celkový počet železničních zastávek 2
- Počet nových RBC 2

A.4 ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY

s.) Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.),

Základní údaje vychází z projektových kapacit stavby. Neuvádí údaje vztažené ke stávající provozované trati, respektive prvkům, které nejsou stavbou dotčeny.

t.) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Stavba si klade nároky pouze na dodávky elektrické energie. Ty jsou v jednotlivých ŽST a CDP Praha již připraveny a vzhledem k tomu nedochází k dramatickým nárůstům, které by si vynucovali změny o připojení mezi Správou železnic, státní organizace a energetickými podniky.

u.) Celková spotřeba vody

V rámci stavby se neuvažuje se zvýšením spotřeby vody oproti stávajícímu provozovanému stavu.

v.) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

V rámci stavby se neuvažuje se zvýšením množství splaškových a dešťových vod oproti stávajícímu provozovanému stavu.

w.) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě

V rámci stavby se neuvažuje s rozšířením, či změnou využití veřejných komunikačních sítí. Součástí stavby je rekonstrukce neveřejných (interních) drážních komunikačních sítí.

x.) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

V rámci stavby se neuvažuje s rozšířením, či změnou využití kapacity veřejné komunikační sítě. Součástí stavby je rekonstrukce neveřejných (interních) drážních komunikačních zařízení.

A.5 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládaný termín výstavby tj. zahájení a ukončení stavby „*ETCS Milovice - Praha hl. n. (mimo)*“ vychází z požadavku investora Správy železnic, státní organizace, Stavební správy západ: Dále uvedené lhůty vycházejí ze současného stavu projektové přípravy stavby, optimálních časů pro její přípravu a dosavadních výsledků projednání technického řešení:

- Výběrové řízení na P+R …… 04/2021
- Uzavření SoD a zahájení projekčních prací na P+R……..07/2021
- Zahájení realizace stavby ……..……..…….06/2022
- Ukončení realizace stavby a projekčních prací ……..…….. 12/2024

Do doby zahájení prací na dalším stupni projektové dokumentace je vhodné vyjasnit, respektive potvrdit časový harmonogram pro realizaci staveb modernizace v uzlu Praha, respektive jednotlivých traťových úseků a stanic. Vhodnou koordinací výstavby navazujících staveb je možno případně ještě snížit náklady výstavby.

A.6 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

Přípravná dokumentace byla zhotovena na základě podkladů předaných zadavatelem a dále doplňujících průzkumů a závěrů z projednání dokumentace v průběhu jejího zpracování.

Podklady předané zadavatelem:

Při zpracování projektové dokumentace stavby zhotovitel (projektant) vycházel z následujících závazných podkladů:

Základní podklady:

- Zadávací dokumentace pro přípravnou dokumentaci včetně všech jejích příloh (zadavatel Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ);
- Dostupné stávající podklady získané od stávajících jednotlivých správců.

Geodetické podklady:

- Katastrální mapy a údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí vedených v elektronické podobě;
- Mapové podklady 1: 10 000; 1:50 000.

Ostatní použité podklady:

- Směrnice GŘ SŽDC č.11 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních;
- Směrnice GŘ SŽDC č.20 – Závazný způsob členění nákladů stavby;
- Doklady o průběhu zpracování projektové dokumentace;
- Projednání s orgány státní správy a ostatními organizacemi;
- Zákony, předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace;
- ČSN, TSI, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace.

Zhotovitel (projektant) vycházel při zpracování dokumentace stavby z následujících podkladů:

- Zadávací dokumentace stavby;
- Smlouva o dílo;
- Polohopisné výkresy se zakreslenými stávajícími inženýrskými sítěmi a zjištěným ověřeným stavem u jejich správců;
- Předpisy, vyhlášky a normy, které mají vazbu na technické zpracování přípravné dokumentace v technologické části, dopravní technologie, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení; ve stavební části železničního svršku a spodku, nástupišť, pozemních stavebních objektů, energetických zařízení /EOV, silnoproudé rozvody a přípojky nn. / předpisy SŽDC D1 - Dopravní a návěstní předpis, SŽDC D3 - Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy, Vyhláška 173/1995 Sb., Vyhláška 177/1995 Sb., ČSN 73 6380, ČSN 34 2650, TNŽ 34 2620 aj./;
- Směrnice č.11/2006 SŽDC s.o. „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních „ č.j. 13511/06-OP ze dne 30.6. 2006 (příloha č.1 – Přípravná dokumentace);
- Technická dokumentace provozovaného zařízení zjišťovaná u, ST, SSZT, SBBH, SEE v rámci předávání podkladů od výkonných jednotek OŘ;
- Zjišťování stavu jednotlivých stávajících zařízení v rámci prováděných místních šetření projektantů.
- Projednávání rozsahu a způsobu technického řešení na jednotlivých pracovních poradách.

- Zhotovitel (projektant) dále použil:
- Dostupných stávajících podkladů získaných od stávajících jednotlivých správců OŘ Správy železnic, státní organizace.
- Mapových podkladů 1: 10 000; 1:50 000.
- Dostupné stávající staré podklady polohopisných výkresů 1: 1 000 jednotlivých dopraven.
- Zjištěné a předané podklady od jednotlivých správců inženýrských sítí rozdělené na správce sítí drážních (jednotlivé Oblastní ředitelství, správy železničních telekomunikací); na správce nedrážních sítí (jednotlivé orgány a organizace státní správy, a organizace spravující tyto sítě).

A.7 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Stavba dopravní infrastruktury, jako je „ETCS uzel Praha“ nemá významný vliv na území, v němž se nalézá. Stavba navazuje ve svém traťovém úseku na stavby, které svým charakterem a rozsahem částečně řeší i problematiku této stavby.

- "Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha Vysočany (včetně)" - 05/2020-02/2024
- "Optimalizace trati Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)“ – 11/2021 – 08/2024
- "Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“ 05/2019 – 01/2022
- „Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem“ – příprava přerušena do schválení „Studie proveditelnosti Praha - Ml. Boleslav – Liberec a „Aktualizace studie Optimalizace Kolín – Všetaty – Děčín“
- „DOZ Praha Uhříněves – Praha hl. n. – Praha Vysočany“ – 10/2020 – 11/2022

"Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha Vysočany (včetně)"

Hlavní náplní této stavby, která je v současné době v přípravě projektu, je nejen rekonstrukce stávající dvojkolejné trati Lysá (Mstětice) – Praha-Vysočany, včetně železničních stanic Praha-Horní Počernice a Praha-Vysočany, ale i jednokolejné trati Praha - Turnov v úseku od železniční stanice Praha-Vysočany po odb. Skály (včetně). V navrhovaném stavu se z dopravního hlediska předpokládá se změnou Odbočky Skály na Výhybnu Skály s tím, že ve výhledovém stavu je v úseku Výhybna Skály – Praha Vysočany k dispozici jedna tříkolejná elektrifikovaná trať, která bude začleněna pod žel. tratí Lysá n. L. – Praha - Vysočany (včetně).

Součástí stavby je návrh nové zastávky Rajská zahrada, situované v bezprostřední blízkosti stejnojmenné stanice metra linky „B“, s přístupem po nově navrhované lávce (není součástí stavby) přes ul Chlumecká a žel. trať do ul. Borská v oblasti Na Hutích. Realizací této nové zastávky dojde ke zlepšení přestupních vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy – železniční a městskou hromadnou dopravou, resp. integrace železniční dopravy do městské dopravy.

Stavba je v současnosti v realizaci.

"Optimalizace trati Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)“

Stavba řeší kompletní optimalizaci trati v úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně). V úseku Čelákovice-Mstětice dojde za krajní výhybkou v ŽST Čelákovice k přeložce trati, která se následně napojí do stávající stopy cca ve středu mezistaničního úseku Čelákovice-Mstětice. Součástí stavby je i kompletní modernizace ŽST Mstětice s výstavbou nového ostrovního nástupiště mezi SK1 a SK2 na čelákovickém záhlaví této stanice umístěné na krátké přeložce trati.

Součástí stavby je kompletní obnova stavební části a i technologické části se zajištěním parametrů trati dle TSI vyhovující jak pro zavedení DOZ, tak ETCS. Stavba je ve fázi Projekt.

"Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“

Stavba řeší kompletní optimalizaci trati v úseku Lysá nad Labem (mimo) - Čelákovice (mimo). Součástí stavby je kompletní obnova stavební části a i technologické části se zajištěním parametrů trati dle TSI vyhovující jak pro zavedení DOZ, tak ETCS. Předpokladem stavby, je ponechání stávající osy nové trati ve stávající stopě bez výrazných zásahů do okolních pozemků. Stavba je v současnosti v realizaci.

„Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem“

Stavba řeší kompletní optimalizaci ŽST Lysá n.L. s napojením na stávající traťové úseku. Součástí stavby je kompletní obnova stavební části a i technologické části se zajištěním parametrů trati dle TSI vyhovující jak pro zavedení DOZ, tak ETCS. Předpokladem stavby, je ponechání stávající osy nové trati ve stávající stopě bez výrazných zásahů do okolních pozemků. Stavba je ve fázi dokončeného projektu stavby. Příprava je však přerušena vzhledem ke změnám rozsahu dopravy v trati Kolín-Všetaty.

„DOZ Praha Uhříněves – Praha hl. n. – Praha Vysočany“

Stavba řeší návrh dálkového řízení v traťovém úseku Praha-Uhříněves – Praha hl. n. – Praha Vysočany-Čelákovice. Centrální dispečerské pracoviště pro tento řízený traťový úsek bude umístěno v novostavbě CDP Praha umístěné v lokalitě Balabenka v Praze a budovaného samostatnou stavbou. V rámci této připravované stavby dojde pouze k vybavení příslušného dispečerského sálu pro řízení dopravy. Jedná se o vybavení nového dispečerského sálu pro řízení traťového úseku Praha-Uhříněves – Praha hl. n. – Praha Vysočany-Čelákovice.

V jednotlivých železničních stanicích a zastávkách budou pro možnost dálkového ovládání upravena vnitřní technologická zařízení a dále bude v železničních stanicích a zastávkách provedeno lokální doplnění kabeláže (metalické, optické) v souvislosti s výstavbou kamerového systému, informačního zařízení, doplněním přenosového zařízení. Nová kabeláž bude vedena v trasách stávajících kabelů na drážních pozemcích Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ, s.o.“) a Českých drah, akciová společnost (dále jen „ČD, a.s

V rámci této stavby dojde k zapojení následujících ŽST do dálkového řízení:

Praha-Uhříněves, Praha-Hostivař, Praha-Zahradní Město, Praha Vršovice, Praha hl.n. Praha-Vysočany, Odb. Skály, Čelákovice, Praha-Uhříněves - Praha-Hostivař, Praha-Hostivař – Praha-Zahradní Město, Praha-Zahradní Město Praha Vršovice, Praha Vršovice – Praha hl.n., Praha hl.n. – Praha-Vysočany, Praha-Vysočany- odb.Skály, Odb.Skály – Praha Horní Počernice, Odb. Skály – Praha-Satalice,Mstětice-Čelákovice, Čelákovice – Lysá n.L..

Stanice Praha – Krč, Praha – Malešice, Praha Horní Počernice, Mstětice budou zapojeny do DOZ až po jejich komplexní přestavbě. V rámci této stavby dojde k přípravě tohoto budoucího řízení na CDP Praha. Stavba je v současnosti v realizaci.

A.8 ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

Dokumentace stavby se v technické části člení na technologickou část – provozní soubory a stavební část – stavební objekty. S ohledem na omezený rozsah stavby jsou některé standardně řešené části dokumentace nevyužity.

Rozhodujícími stavebními objekty jsou objekty na stávající trati, rekonstrukce technologických objektů tj. zabezpečovacího zařízení (jak staničního, tak traťového), sdělovacího zařízení a silnoproudé technologie. Dále je to vybavení příslušného dispečerského sálu v objektu CDP Praha.

Provozní soubory

Železniční zabezpečovací zařízení

- PS 01-04-01 Milovice - Praha hl.n., balízy ETCS
- PS 01-04-02 Milovice - Praha hl.n., úpravy ZZ pro ETCS
- PS 01-04-11 Milovice- Lysá n.L., RBC
- PS 01-04-12 Lysá n.L.- Praha-Vysočany, RBC
- PS 01-91-01 Milovice- Praha-Vysočany, úpravy v CDP Praha

Železniční sdělovací zařízení

D.1.2.8 Přenosový systém (přenosová zařízení, datové sítě, …)

- PS 02-04-01 Milovice – Praha hl. n. (mimo), přenosový systém GSM-R

D.1.2.9 Rádiové systémy

- PS 02-04-11 Milovice – Praha hl. n. (mimo), doplnění a rozšíření GSM-R
- PS 02-04-12 Milovice – Praha hl. n. (mimo), optimalizace a uvedení do provozu GSM-R
- PS 02-04-13 Milovice – Praha hl. n. (mimo), doplnění centrálních částí sítě GSM-R

A.9 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

y.) Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku (vč. snížení provozních nákladů, zvyšování tržeb, bezpečnosti provozu, kultury provozu a cestování)

V jednotlivých železničních stanicích je zařízení, které bylo dodáno v rámci staveb „Modernizace… a Optimalizace…“ případně návazných a souvisejících staveb. Zařízení umožňuje ve stávajícím stavu plnohodnotné místní a částečně úsekové řízení. Vzhledem k tomu, že při instalaci zařízení se uvažovalo s přítomností dopravního zaměstnance, jsou některé činnosti převedeny do jeho kompetence. Jedná se například o zapínání/vypínání systémů elektrického ohřevu pro jednotlivé skupiny výhybek, okruhů elektrického osvětlení a zajištění bezpečnosti cestujících. Dopravní zaměstnanec zároveň staví jednotlivé posunové a vlakové cesty.

Jednotlivými úpravami následně dojde k možnosti nasazení systému ETCS L2, který je v současnosti požadován Evropskou únií. Vzhledem k členství ČR v EU je nutné dle dohod o přístupu k EU plnit legislativní nařízení EU. Na základě těchto nařízení je realizována i tato stavba a zejména se jedná o:

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ o zavedení evropského systému železniční signalizace ERTMS/ETCS (SEK (2005) 903)

ROZHODNUTÍ KOMISE č. 2012/88/EU ze dne 25. ledna 2012, o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského systému(oznámeno pod číslem K(2012) 172) (Text s významem pro EHP) (2012/88/EU).

ROZHODNUTÍ KOMISE ze dne 6. listopadu 2012, kterým se mění rozhodnutí 2012/88/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému (oznámeno pod číslem C(2012) 7325) (Text s významem pro EHP) (2012/696/EU).

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/14 ze dne 5. ledna 2015, kterým se mění rozhodnutí 2012/88/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému (oznámeno pod číslem C (2014) 9909), (Text s významem pro EHP).

ROZHODNUTÍ KOMISE ze dne 14. listopadu 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES (oznámeno pod číslem C (2012) 8075), (Text s významem pro EHP) (2012/757/EU)

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2015/995 ze dne 8. června 2015, kterým se mění rozhodnutí 2012/757/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii. (Text s významem pro EHP)

Podle závazků plynoucích z Evropského implementačního plánu ERTMS je nutno zajistit instalaci ERTMS/ETCS L2 na české části tohoto koridoru.

Jako základní pracoviště pro tuto stavbu je zvolena budova CDP Praha.

Celá stavba se provádí na pozemcích ČD a.s a Správy železnic, státní organizace. Ve stanicích a v jednotlivých lokalitách se provádí pouze úpravy na vnitřním technologickém zařízení a zřízení neproměnných balíz v kolejišti.

z.) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

V rámci stavby ETCS dojde ke zřízení systému vlakového zabezpečovače, který zvyšuje bezpečnost na železniční síti Správy železnic, státní organiizace. Systém ETCS L2 umožňuje plnou kontrolu strojvedoucího a zajišťuje jeho informování o průběhu jízdy až do místa zastavení.

Systémem ETCS se zároveň umožňuje dosáhnutí optimálních jízdních charakteristik, které mohou zajistit vyšší propustnost na trati vybavené systémem ETCS L2.

aa.) Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele

Veškeré stavební úpravy jsou řešeny pouze jako vyvolané a v nezbytném rozsahu. Rozsah stavby je též limitován návratností vložených finančních prostředků a zejména nesporným přínosem ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

Při projekčních pracích byly provedeny místní šetření v jednotlivých dopravnách a železničních stanicích za účasti dotčených složek provozovatele OŘ, CTD, ČD-T a SS západ. Při místním šetření byly vytipovány prostory pro umístění technologického zařízení v jednotlivých dopravnách, umístění zařízení v kolejišti. Rozsah stavby bude prováděn výlučně na drážních pozemcích (pozemky v majetku Správy železnic, státní organizace a ČD a.s.).