

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

±0,000 = xxx,xx m n. m.

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

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ se sídlem v Praze  
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
tel.: +420 267 094 111  
fax: +420 224 230 316  
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. MARTIN ŠTROF

Garant profese:

ING. MARTIN ŠTROF

Středisko:

ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY

Vedoucí střediska:

  
ING. MARTIN RAIBR

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

  
ING. MARTIN ŠTROF

Vypracoval:

  
ING. MARTIN ŠTROF

Kontroloval:

  
ING. OLDŘICH HORA

Název akce:

**DOZ Horní Dvořiště st.hr.- Č.Budějovice - Praha Uhřetěves (mimo)**  
**1. Etapa - Úsek Olbramovice (včetně) - Praha Uhřetěves (mimo)**

Číslo smlouvy:

13 332 208

Projektový stupeň:

PD

Část:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Datum:

30.06.2014

Číslo části:

A



Projekty  
Inženýring  
Konzultace

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

**DOZ HORNÍ DVOŘIŠTĚ ST. HRANICE – Č. BUDĚJOVICE –  
PRAHA UHŘÍNĚVES (MIMO),  
1. ETAPA – ÚSEK OLBRAMOVICE (VČETNĚ) – PRAHA  
UHŘÍNĚVES (MIMO)**

---

**PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

## OBSAH

<b>A.1</b>	<b>Úvodní údaje.....</b>	<b>3</b>
a.)	Identifikace stavby.....	3
b.)	Zadavatel přípravné dokumentace .....	3
<b>A.2</b>	<b>Charakteristika území a stavebního pozemku .....</b>	<b>5</b>
a.)	Charakteristika území dotčeného stavbou.....	5
b.)	Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci.....	8
c.)	Údaje o souladu záměru (přípravné dokumentace) s územně plánovací dokumentací.....	8
d.)	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů .....	8
e.)	Požadavky na realizaci stavby.....	8
f.)	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.....	9
g.)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území .....	9
h.)	Poloha vůči záplavovému území .....	9
i.)	Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí .....	9
j.)	Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy .....	9
k.)	Zajištění vody a energií po dobu výstavby.....	9
l.)	Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků .....	10
<b>A.3</b>	<b>Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....</b>	<b>11</b>
a.)	Účel užívání stavby .....	11
b.)	Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba) .....	11
c.)	Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby) .....	11
d.)	Etapizace výstavby .....	12
e.)	Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.) .....	12
f.)	Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních.....	13
<b>A.4</b>	<b>Orientační údaje stavby.....</b>	<b>14</b>
a.)	Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.).....	14
b.)	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody .....	14
c.)	Celková spotřeba vody.....	14
d.)	Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod.....	14
e.)	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě .....	14
f.)	Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	14
<b>A.5</b>	<b>Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby .....</b>	<b>15</b>
<b>A.6</b>	<b>Přehled výchozích podkladů .....</b>	<b>17</b>
<b>A.7</b>	<b>Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami .....</b>	<b>19</b>
<b>A.8</b>	<b>Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty.....</b>	<b>25</b>
a.)	Provozní soubory .....	25
b.)	Stavební objekty.....	25
<b>A.9</b>	<b>Zdůvodnění stavby a jejího umístění .....</b>	<b>26</b>
a.)	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) .....	26
b.)	Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby.....	26
c.)	Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele .....	26
<b>A.10</b>	<b>Členění přípravné dokumentace .....</b>	<b>28</b>



## A.1 ÚVODNÍ ÚDAJE

### a.) Identifikace stavby

Název stavby:	DOZ Horní Dvořiště st. hranice – Č. Budějovice – Praha Uhřetěves (mimo), 1. etapa – úsek Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo)
ISPROFIN:	327 321 4901
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace (PD, DÚR)
Druh/Charakter stavby:	Dálkové řízení železniční trati (DOZ)
Kraj:	Středočeský, Plzeňský, Praha
Vlastníci dotčených pozemků:	Správa železniční dopravní cesty, s.o., České dráhy, a.s., (ostatní viz geodetická část PD)
Místo stavby:	Železniční trať Benešov u Prahy (mimo) – Votice (trať č. 220) Traťový úsek Praha Uhřetěves (mimo) – Olbramovice (včetně)
Železniční stanice/zastávky:	zast. Praha Kolovraty, žst. Říčany, zast. Světlá, žst. Strančice, zast. Mnichovice, zast. Mirošovice u Prahy, žst. Senohraby, zast. Čtyřkoly, zast. Pyšely, žst. Čerčany, zast. Mrač, žst. Benešov u Prahy, zast. Bystřice u Benešova, zast. Tomice, žst. Olbramovice, žst. Olbramovice – obvod Votice;
Dotčená katastrální území:	Uhřetěves (773425), Kolovraty (668591), Říčany u Prahy (745456), Světlá u Říčan (760391), Strančice (756067), Mnichovice u Říčan (697541), Mirošovice u Říčan (695475), Senohraby (747505), Čtyřkoly (624331), Čerčany (619663), Mrač (700002), Benešov u Prahy (602191), Bystřice u Benešova (616770), Tomice u Votic (767735), Zahradnice (709921), Olbramovice u Votic (709875), Beztahov (692034)
Dodavatel:	Bude určen na základě výběrového řízení
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Martin Štrof (martin.strof@sudop.cz , tel. 267 094 144, 605 229 014)

### b.) Zadavatel přípravné dokumentace

#### Objednatel (investor)

Investor:	<b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.)</b>  <b>Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1</b> IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234 Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
Zastoupený:	<b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.)</b> <b>Stavební správa západ,</b> 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 zastávkách traťového úseku Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo), ve stávajících objektech výpravních budov (dopravní kanceláře, sdělovací místnost) a technologických objektech (stavědlová ústředna, sdělovací místnost, rozvodny NN).

#### Úsek Benešov u Prahy – Praha-Uhřetěves (mimo)

Traťový úsek Benešov u Prahy – Praha Uhřetěves má délku 36,9 km a zahrnuje 6 stanic. Je součástí celostátní dráhy Benešov u Prahy – Praha Vršovice os. n., která je zařazena do sítě TEN-T a částí IV. TŽK. Trať je dvoukolejná s pravostranným provozem, který probíhá dle předpisu SŽDC D1.

Začátek trati je v ŽST Benešov u Prahy, konec trati v ŽST Praha-Vršovice. Trať je napájena stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV a je vybavena vlakovým zabezpečovačem.

- |  |       |
|--|-------|
| • Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy   | 200 m |
| • Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy | 520 m |

Nejvyšší dovolená rychlost

- |                                    |          |
|------------------------------------|----------|
| • Benešov u Prahy – Praha-Hostivař | 160 km/h |
| • Praha-Hostivař – Praha-Vršovice  | 100 km/h |

Zábrzdňá vzdálenost

- |                                    |        |
|------------------------------------|--------|
| • Benešov u Prahy – Praha-Hostivař | 1000 m |
| • Praha-Hostivař – Praha-Vršovice  | 700 m  |

Dotčené území stavbou vyplývá z polohy jednotlivých železničních dopravních. Stavba se bude odehrávat výhradně na drážních pozemcích a objektech v majetku SŽDC s. o. případně v majetku ČD a. s. Mimo drážní pozemky se zasahuje pouze v případě, kdy je nutný přístup ke stávajícímu zařízení pro provedení rekonstrukce. Realizaci stavby však 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.

Rozsah dotčených pozemků stavbou je uveden v samostatné části dokumentace I. Geodetická část, příloha Majetkoprávní část.

#### Kategorie dráhy

Dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2014 a pro jízdní řád 2014 náleží jednotlivé traťové úseky do následujících kategorií:

##### Benešov u Prahy – Praha Vršovice (trať č. 519A)

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o část dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému dle přílohy „B“ (Výběr základních údajů o dráze celostátní a drahách regionálních) příslušného prohlášení. Délka tratě je 51 km a maximální traťovou rychlost 160 km/h.

##### České Budějovice – Benešov u Prahy (trať č. 704)

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o část dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému dle přílohy „B“ (Výběr základních údajů o dráze celostátní a drahách regionálních) příslušného prohlášení. Délka tratě je 116 km a maximální traťovou rychlost 160 km/h.



### **Traťový úsek**

Stavbou jsou zasaženy následující traťové úseky:

- Traťový úsek Olbramovice (včetně) – Benešov u Prahy (mimo)
- Benešov u Prahy (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo)

### **Navazující železniční tratě**

Na projektovaný traťový úsek Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo) navazují další odbočné tratě:

#### **Čerčany – Praha Krč (trať č. 523A)**

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o trať regionálního charakteru s délkou 31 km a s maximální traťovou rychlostí 80 km/h.

#### **Světlá n. Sázavou – Čerčany (trať č. 516A)**

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o trať regionálního charakteru s délkou 89 km a s maximální traťovou rychlostí 60 km/h.

#### **Trhový Štěpánov – Benešov u Prahy (trať č. 514A)**

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o trať regionálního charakteru s délkou 33 km a s maximální traťovou rychlostí 60 km/h.

#### **Olbramovice – Sedlčany (trať č. 514B)**

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o trať regionálního charakteru s délkou 17 km a s maximální traťovou rychlostí 50 km/h.

### **Místo stavby**

V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční stanice:

- žst. Říčany
- žst. Strančice
- žst. Senohraby
- žst. Čerčany
- žst. Benešov u Prahy
- žst. Olbramovice
- žst. Olbramovice – obvod Votice;

V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční zastávky:

- zast. Praha Kolovraty
- zast. Mnichovice
- zast. Mirošovice u Prahy
- zast. Světlá
- zast. Čtyřkoly
- zast. Pyšely
- zast. Mrač
- zast. Bystřice u Benešova
- zast. Tomice



**Kraj – vyšší územněsprávní celek**

Dotčené krajské úřady:

Dotčená železniční stavba spadá do správního územního celku kraje Praha, Středočeského kraje.

**Magistrát hl. m. Praha**

Mariánské nám. 2

110 01 Praha 1

Dotčená katastrální území v kraji Praha: Uhřetěves (773425), Kolovraty (668591),

**Krajský úřad Středočeského kraje**

Zborovská 81/11 P.O.Box 59

150 00 Praha – Smíchov

Dotčená katastrální území Středočeského kraje: Říčany u Prahy (745456), Světlava u Říčan (760391), Strančice (756067), Mnichovice u Říčan (697541), Mirošovice u Říčan (695475), Senohraby (747505), Čtyřkoly (624331), Čerčany (619663), Mrač (700002), Benešov u Prahy (602191), Bystřice u Benešova (616770), Tomice u Votic (767735), Zahradnice (709921), Olbramovice u Votic (709875), Beztahov (692034).

Dotčené stavební úřady:

**Kraj Praha**

*k.ú. Uhřetěves, k.ú. Kolovraty*

Úřad městské části Praha 22,

Odbor výstavby a územního rozvoje,

Nové náměstí 1250/10, 104 00 Praha 10

**Středočeský kraj**

*k.ú. Říčany u Prahy, k.ú. Světlava u Říčan*

Městský úřad Říčany,

Stavební úřad,

Melantrichova 2000, 251 01 Říčany

*k.ú. Čtyřkoly, k.ú. Mrač, k.ú. Benešov u Prahy*

Městský úřad Mnichovice,

Stavební úřad,

Masarykovo náměstí 83, 251 64 Mnichovice

*k.ú. Strančice, k.ú. Mnichovice u Říčan,*

*k.ú. Mirošovice u Říčan, k.ú. Senohraby*

Městský úřad Mnichovice,

Stavební úřad,

Masarykovo náměstí 83, 251 64 Mnichovice

*k.ú. Bystřice u Benešova,*

Městský úřad Bystřice,

Stavební úřad,

Dr. E. Beneše 25, 257 51 Bystřice





k.ú. Čerčany,  
Obecní úřad Čerčany,  
Stavební úřad,  
Václavská 36, 257 22 Čerčany

k.ú. Zahradnice, k.ú. Olbramovice u Votic,  
k.ú. Beztahov, k.ú. Tomice u Votic  
Městský úřad Votice,  
Odbor výstavby a územního plánování,  
Komenského nám. 700, 259 01 Votice

## **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**

V době zpracování přípravné dokumentace stavby „DOZ Horní Dvořiště st. hranice – Č. Budějovice – Praha Uhřetěves (mimo), 1. etapa – úsek Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo)“ nebyly projektantovi známy žádné požadavky dotčených orgánů ve vztahu k navrženému řešení.

## **e.) Požadavky na realizaci stavby**

Na realizaci stavby nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky. S ohledem na skutečnost, že stavbou je upravováno stávající sdělovací a zabezpečovací zařízení, je nutné, aby realizace stavby probíhala v úzké spolupráci se správcem zařízení a jeho odbornými složkami.

V souladu s přílohou č.1 ke směrnici generálního ředitele SŽDC s.o. č.11/2006 (akt. 05/2010) směrnici SŽDC s.o. (dokumentace staveb drah a na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení a pro realizaci stavby) je dokumentace zpracována ve stupni PD (Přípravná dokumentace/DÚR) v souladu s předpisem č.146/2008 Sb. (Vyhláška o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb) a se směrnici SŽDC č.11/2006 (Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních), včetně dalších dodatků a doplňků platných v době zpracování projektu a dle platných předpisů a norem a v souladu s TKP staveb drah.

Tuto dokumentaci je nezbytné v dalším průběhu přípravy investice dopracovat do formy P (Projekt) a dPSŘ (dopracování projektového souhrnného řešení stavby).

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

Z hlediska samotné realizace stavby je zhotovitel povinen dodržovat:

- Podmínek plynoucích z vyjádření DOSS, státních organizací a správců inženýrských sítí vyjadřující se v rámci územního a stavebního řízení;
- Podmínek plynoucích z projednání s majiteli dotčených pozemků a nemovitostí;
- Podmínek plynoucích z územního řízení a stavebního povolení;
- Podmínek schvalovacího a posuzovacího protokolu;
- Podmínek plynoucích 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 Projektu. 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. Bližší informace jsou uvedeny v části dokumentace F. Organizace výstavby, respektive s ohledem na členění dokumentace v její části B.12.

**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.

Uvedené problematice se věnuje část dokumentace F. Organizace výstavby, respektive s ohledem na členění dokumentace její část B.12.



## I.) Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Hmotný investiční majetek (HIM) SŽDC, s.o. spravují :

### SŽDC s.o. Oblastní ředitelství Praha

- **Správa tratí:**
  - stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
  - stavební objekty železničního spodku
  - stavební objekty příjezdních komunikace, obslužných a manipulačních ploch SŽDC
- **Správa mostů a tunelů:**
  - stavební objekty železničních mostů
  - stavební objekty propustků
- **Správa budov:**
  - stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví SŽDC s.o.
  - stavební objekty přístřešků na ostrovních nástupišťích
- **Správa elektrotechniky a energetiky:**
  - provozní soubory dálkové řídicí techniky (DŘT)
  - provozní soubory silnoproudé technologie
  - stavební objekty osvětlení
  - stavební objekty silnoproudých kabelů a rozvodů
  - stavební objekty EO V
- **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky**
  - provozní soubory zabezpečovacího zařízení
  - provozní soubory sdělovacího zařízení

### SŽDC s.o., Technická ústředna dopravní cesty

- provozní soubory sdělovacího zařízení

### České dráhy, a.s., RSM - Regionální správa majetku pro Prahu a Středočeský kraj

- stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví ČD a.s.



## A.3 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

### a.) Účel užívání stavby

Účelem připravované stavby „DOZ Horní Dvořiště st. hranice – Č. Budějovice – Praha Uhřetěves (mimo), 1. etapa – úsek Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo)“ je zajištění dálkového ovládání zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a dalších návazných technologií. Jednotlivá zařízení a technologie jsou umístěna v železničních stanicích a zastávkách a po realizaci výše uvedené stavby budou dálkově ovládána z centrálního dispečerského pracoviště („dále jen CDP“) umístěného v Praze (oblast Balabenka). Stavba svým technologickým zaměřením realizuje dálkové ovládání výše uvedených technologií v železničních stanicích a zastávkách pro dálkové řízení, při kterém dochází k soustřeďování jednotlivých dat z technologií ve více místech.

Stavba řeší návrh dálkového řízení v traťovém úseku Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo). Centrální dispečerské pracoviště pro tento řízený traťový úsek bude umístěno v novém objektu CDP Praha. Stavba objektu CDP Praha je samostatnou stavbou. V rámci této připravované stavby dojde v objektu CDP Praha pouze k vybavení příslušných dispečerských sálů pro řízení dopravy. Jedná se o vybavení nového dispečerského sálu pro řízení traťového úseku Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo). V 1. etapě výstavby dojde k vybavení pouze provizorního sálu pro řízení výše zmíněného úseku. V následné 2. etapě dojde k vybavení definitivního dispečerského sálu pro celý úsek Horní Dvořiště st. hranice – Č. Budějovice – Praha Uhřetěves (mimo).

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 nebo úpravou elektrického ohřevu výhybek. Nová kabelizace bude v převážné míře vedena v trasách stávajících kabelů na drážních pozemcích Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC, s.o.“) a Českých drah, akciová společnost (dále jen „ČD, a.s.“).

Stavba navazuje na již realizované modernizace a optimalizace železničních koridorů:

- Optimalizace trati Strančice – Praha Hostivař;
- Optimalizace trati Benešov u Prahy – Strančice;
- Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy.

Stavba „DOZ Horní Dvořiště st. hranice – Č. Budějovice – Praha Uhřetěves (mimo), 1. etapa – úsek Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo)“ svým technologickým zaměřením realizuje dálkové řízení, při kterém dochází k soustřeďování jednotlivých dat v jednom místě. Tím se provádí také příprava pro navazující systémy jako ERTMS/ETCS, který je požadován EU na tratích interoperabilního konvenčního systému. Zároveň i dálkové řízení je propagováno legislativou EU, která požaduje zvýšení efektivity řízení železniční dopravy a zajištění přenosu informací o polohách vlaků, aby železniční doprava byla více konkurenceschopná vůči dopravě silniční.

### b.) Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba)

Z dlouhodobého pohledu se jedná o trvalé řešení stavby.

### c.) 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.



#### d.) 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.

Uvedené problematice se věnuje část dokumentace F. Organizace výstavby, respektive s ohledem na členění dokumentace její část B.12.

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

Stavba se nachází ve stávajících železničních stanicích a zastávkách traťového úseku České Budějovice – Benešov u Prahy.

##### Úsek České Budějovice – Benešov u Prahy

Taťový úsek České Budějovice osobní nádraží – Benešov u Prahy má délku 133,8 km a zahrnuje 18 stanic, 1 výhybnu a 2 odbočky. Je součástí celostátní dráhy České Budějovice osobní nádraží – Benešov u Prahy, která je zařazena do sítě TEN-T a částí 4. tranzitního koridoru. Trať je v úsecích České Budějovice osobní nádraží – Výhybna Nemanice I, Odb. Dobřejovice – Chotýčany, Ševětín – Dynín, Odb. Doubí u Tábora – Tábor, km 114,271 – Benešov u Prahy dvoukolejná, v ostatních úsecích jednokolejná.

Začátek trati je v ŽST České Budějovice, konec trati v ŽST Benešov u Prahy.

Dvoukolejný traťový úsek je s oboustranným pravostranným provozem v elektrické trakci, který probíhá dle předpisu SŽDC D1. V úseku České Budějovice – km 131,885 je střídavá trakční soustava 25 kV/50 Hz. V úseku km 132,058 – Benešov u Prahy je stejnosměrná trakční soustava 3 kV.

• Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy	300 m
• Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy	550 m
• České Budějovice – Nemanice I	580 m
• Nemanice I – km 73,315	580 m
• km 73,315 – Tábor	570 m
• Tábor – Olbramovice (mimo)	550 m
• Olbramovice (včetně) – Benešov u Prahy	810 m

##### Nejvyšší dovolená rychlost

• České Budějovice – Nemanice I	120 km/h
• Nemanice I – km 73,315	100 km/h
• km 73,315 – Tábor	160 km/h
• Tábor – Olbramovice (mimo)	100 km/h
• Olbramovice (včetně) – Benešov u Prahy	160 km/h

##### Zábrzdna vzdálenost

• České Budějovice – Nemanice I	1000 m
• Nemanice I – km 73,315	700 m
• km 73,315 – Tábor	1000 m
• Tábor – Olbramovice (mimo)	700 m
• Olbramovice (včetně) – Benešov u Prahy	1000 m

##### Úsek Benešov u Prahy – Praha-Uhřetěves (mimo)

Taťový úsek Benešov u Prahy – Praha-Uhřetěves má délku 36,9 km a zahrnuje 6 stanic. Je součástí celostátní dráhy Benešov u Prahy – Praha-Vršovice os.n., která je zařazena do sítě TEN-T a částí 4.



tranzitního koridoru. Trať je dvoukolejná s pravostranným provozem, který probíhá dle předpisu SŽDC D1.

Začátek trati je v ŽST Benešov u Prahy, konec trati v ŽST Praha-Vršovice. Trať je napájena stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV a je vybavena vlakovým zabezpečovačem.

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 200 m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 520 m

Nejvyšší dovolená rychlost

- Benešov u Prahy – Praha-Hostivař 160 km/h
- Praha-Hostivař – Praha-Vršovice 100 km/h

Zábrzdňá vzdálenost

- Benešov u Prahy – Praha-Hostivař 1000 m
- Praha-Hostivař – Praha-Vršovice 700 m

Na projektovaný traťový úsek Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo) navazují další odbočné tratě:

#### Čerčany – Praha Krč (trať č. 523A)

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o trať regionálního charakteru s délkou 31 km a s maximální traťovou rychlostí 80 km/h.

#### Světlá n. Sázavou – Čerčany (trať č. 516A)

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o trať regionálního charakteru s délkou 89 km a s maximální traťovou rychlostí 60 km/h.

#### Trhový Štěpánov – Benešov u Prahy (trať č. 514A)

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o trať regionálního charakteru s délkou 33 km a s maximální traťovou rychlostí 60 km/h.

#### Olbramovice – Sedlčany (trať č. 514B)

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o trať regionálního charakteru s délkou 17 km a s maximální traťovou rychlostí 50 km/h.

### **f.) 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. Současně dojde úspoře pracovníků podílejících se na řízení železniční dopravy.

Na základě řešení přípravné dokumentace uvádíme základní údaje:

- Celková délka železniční trati s dálkovým ovládáním zařízení 49 km
- Celkový počet dálkově ovládaných železničních stanic 6
- Celkový počet dálkově ovládaných železničních zastávek 8
- Metalický kabel 3XN TCEPKFLEZE 0,09 km
- Zemní a výkopové práce 0,3 km
- Pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) 1 ks





## A.4 ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY

### a.) 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.

V rámci této stavby dojde k obnově stávajícího technologického zařízení v jednotlivých železničních stanicích. Obměnou stávajících jednotlivých zařízení získáme parametry uvedené v následujících kapitolách.

- |  |         |
|--|---------|
| • Celková délka železniční trati s dálkovým ovládáním zařízení | 49 km   |
| • Celkový počet dálkově ovládaných železničních stanic         | 8       |
| • Celkový počet dálkově ovládaných železničních zastávek       | 8       |
| • Metalický kabel 3XN TCEPKFLEZE                               | 0,09 km |
| • Zemní a výkopové práce                                       | 0,3 km  |
| • Pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV)                   | 1 ks    |

### b.) 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 zastávkách již připraveny a vzhledem k tomu nedochází k dramatickým nárůstům, které by si vynucovali změny o připojení mezi SŽDC a energetickými podniky.

Neuvažuje se s navýšením potřeby tepla a teplé užitkové vody oproti stávajícímu stavu.

### c.) Celková spotřeba vody

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

### d.) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

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

### e.) 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.

### f.) 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 „DOZ Horní Dvořiště st. hranice – Č. Budějovice – Praha Uhřetěves (mimo), 1. etapa – úsek Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo)“ vychází z požadavku investora SŽDC s.o., Stavební správy západ. Dále uvedené lhůty vycházejí ze současného stavu projektové přípravy stavby, optimálních časů pro její přípravu a dosavadních výsledků projednání technického řešení:

- Dokončení přípravné dokumentace pro územní rozhodnutí.....06/2014
- Zahájení realizace stavby.....01/2015
- Ukončení stavby.....12/2015

Celková „předpokládaná“ doba výstavby ..... 12 měsíců.

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

Název stavby	Délka modernizace km	Stav realizace	Realizace	
			Zahájení	Ukončení
Optimalizace trati Horní Dvořiště st.hr. - Č. Budějovice	25,4	dokončeno	11/2007	6/2009
Modernizace trati České Budějovice - Nemanice I	2,6	dokončeno	1/2011	1/2014
Modernizace trati Nemanice I - Ševětín	22,1	PD a studijní prověřování nové trasy		
Modernizace trati Nemanice I - Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 1. část	22,2	zpracovává se PD	2016	2016
Modernizace trati Nemanice I - Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část	4,3	zpracovává se PD	2017	2018
Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí, 1. část, Ševětín - Horusice	4,4	realizace	4/2014	4/2016
Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí, 2. část, Horusice - Veselí	5,0	realizace	4/2013	1/2016
Modernizace trati Veselí n.L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n.L. – Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí n. L. – Soběslav	6,5	realizace	2/2014	7/2015
Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n.L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí	8,6	dokončen projekt, projednává se, změna ÚR	6/2015	6/2018
Modernizace trati Veselí nad Lužnicí - Tábor - I. část, Doubí u Tábora - Tábor	11,8	dokončeno	12/2006	7/2009
Modernizace trati Tábor - Sudoměřice	11,4	realizace	3/2013	4/2016





Modernizace trati Sudoměřice - Votice	17,0	dokončen projekt, projednává se	3/2015	11/2018
Modernizace trati Votice - Benešov u Prahy	18,5	dokončeno	4/2009	5/2013
Optimalizace trati Benešov u Prahy - Strančice	24,0	dokončeno	10/2006	5/2010
Optimalizace trati Strančice - Praha Hostivař	18,2	dokončeno	9/2005	10/2008

*Tab. 1 – Harmonogram staveb na IV. TŽK [SŽDC s.o., Stavební správa západ]*



## 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 SŽDC s.o., Stavební správa západ);
- Dostupné stávající podklady získané od stávajících jednotlivých správců.
- Posuzovací a schvalovací protokol přípravné dokumentace

### 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 GR SŽDC č.11 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních;
- Směrnice GR 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, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace.

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

- Zadávací dokumentace na stavbu „DOZ Horní Dvořiště st. hranice – Č. Budějovice – Praha Uhřetěves (mimo), 1. etapa – úsek Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo)“;
- 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 D1, D3, vyhl. 173, vyhl. 177, 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 SŽDC.
- Mapových podkladů 1: 10 000; 1:50 000.
- Dostupné stávající staré podklady polohopisných výkresů 1: 1 000 jednotlivých dopraven v traťovém úseku Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo).
- Zjištěné a předané podklady od jednotlivých správců inženýrských sítí rozdělené na správce sítí drážních (jednotlivé Oblastní ředitelství, správy železničních telekomunikací); na správce neдрážních 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 „DOZ Horní Dvořiště st. hranice – Č. Budějovice – Praha Uhřetěves (mimo), 1. etapa – úsek Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo)“ 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 trati Praha Hostivař – Praha hl.n. I.část – žst. Praha Hostivař;
- CDP Praha (výstavba centrálního dispečerského pracoviště);
- Úpravy zab. zař. pro ETCS v úseku Praha – Kolín
- GSM-R Benešov – Votice;
- GSM-R Votice – České Budějovice;
- GSM-R uzel Praha (Beroun – Praha – Benešov);
- GSM-R České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště
- Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS;
- Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, I. část, Ševětín – Horusice;
- Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – II. část, úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí;
- Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí n. L. – Soběslav;
- Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí;
- Modernizace trati Tábor – Soudoměřice u Tábora;
- Modernizace trati Soudoměřice u Tábora – Votice;
- Revitalizace trati Praha – Vrané n. Vltavou – Čerčany;
- Doplnění počítačů náprav v žst. Strančice.

### CDP Praha

Navrhovaný objekt centrálního dispečerského pracoviště (dále CDP) je svým charakterem provozně administrativní budovou. V jednom objektu se slučují dvě funkce – administrativní provoz s bezprostředním vztahem k řízení dopravy (1. NP) a centrální dispečerská pracoviště (3. až 5.NP) s řídicími sálami pro řízení dopravy na rozhodující části hlavních železničních tratí a ostatních vyjmenovaných tratích České republiky. Druhým takovým pracovištěm v ČR je CDP Přerov.

Projekt zahrnuje vybudování technologických prostor CDP a dále jsou navrženy prostory pro potřeby vlastního řízení železničního provozu. V jednotlivých patrech u dispečerských sál budou zřízeny kancelářské prostory potřebné pro organizování a řízení železniční dopravy. V budově CDP Praha bude zřízeno i pracoviště dispečerů dopravní cesty, kde se bude centralizovat diagnostika od jednotlivých systémů pro jednotlivé řízené oblasti. Každý dispečerský sál bude složen z postů řídicího dispečera, úsekového dispečera a operátora, jejichž pracovní stanice budou uspořádány do řad, které budou vzájemně vůči sobě stupňovitě uspořádány. V zadní části velkých sál budou dále umístěny provozní dispečer, záložní dispečer. V čele dispečerského sálu budou umístěny velkoplošné zobrazovací jednotky pro zobrazení reliéfů kolejíště řízené oblasti. Plocha bude složena ze čtyř a více jednotek pro velkoplošné zobrazení (VZJ).

### GSM-R Benešov – Votice, GSM-R Votice – České Budějovice

Přípravná dokumentace řeší výstavbu rádiového systému GSM-R a pokrytí signálem rádiového systému GSM-R v traťových úsecích:

- Benešov u Prahy (mimo) – Votice (trať č. 220) – I. část
- Votice – Nemanice (trať č. 220) – II. část



Obecně se výstavba týká celostátní trati č. 220, která je zařazena do kategorie hlavní tratě. Stavba rozšiřuje síť pozemních základnových stanic a rozsah pokrytí trati signálem sítě GSM-R v úseku Benešov – Votice o cca 19 km v části I. a v úseku Votice – Nemanice o cca 110 km v části II. Celková délka pokrytí je cca 129 km.

### **GSM-R uzel Praha (Beroun – Praha – Benešov)**

Předmětem stavby je výstavba digitálního rádiového systému GSM-R v tratích: Praha – Beroun – Králův Dvůr; Praha Uhřetěves – Benešov; Praha Vysočany – Praha Satalice – Lysá n.L. a úprava stávajícího systému GSM-R v uzlu Praha.

Z předchozích staveb jsou do této stavby zahrnuty úpravy některých stávajících BTS v uzlu Praha, u kterých v souladu s požadavky na rozsah prací spojených s dopravní činností dochází k úpravám anténních systémů, způsobu nastavení provozu BTS nebo i výměně technologie (BTS místo Repeateru v ŽST Holešovice). Stavba rozšiřuje síť pozemních základnových stanic a rozsah tratí pokrytých signálem sítě GSM-R o cca 110km.

Tato stavba je nutnou podmínkou realizace DOZ, neboť v této stavbě je realizován optický kabel mezi žst. Praha Hostivař – žst. Praha Libeň. Bez realizace tohoto kabelu není dálkové ovládání možné.

### **Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař**

Předmětem projektové dokumentace je řešení úseku trati žst. Praha Hostivař (včetně, od stávajícího i nového km 175,400) – odb. Záběhlce (mimo, do stávajícího km 177,574 a nového km 177,570). Součástí stavby jsou nezbytná kabelová vedení do sousedních dopravních žst. Praha – Vršovice, žst. Praha Malešice situovaná podél stávajících kolejí na drážních pozemcích.

Je navržena celková rekonstrukce kolejiště žst. Praha Hostivař, která vychází ze zpracované dopravní technologie a z potřeb železničního provozu. Je navržena úprava hlavních průjezdných kolejí, předjízdových kolejí i kolejí č. 8, 10 a 12 s dostatečnou užitečnou délkou (min. 650m) pro zastavení nákladních vlakových souprav. Na benešovském zhlaví je do nového kolejiště napojen soubor stávajících vlečkových kolejí. Za žst. Praha Hostivař (v úseku Praha Hostivař – odb. Záběhlce) je navržena úprava koleje do žst. Praha Malešice a je zde navržena i územní rezerva pro 2. kolej.

Ve stanici jsou navržena 2 ostrovní nástupiště s výškou nástupní hrany 0,55m nad temenem kolejnice (dále jen TK), přístup na nástupiště bude zajištěn novým podchodem a přístupovými chodníky. U výstupu z podchodu, směrem ke konečné zastávce tramvají, bude navržen i objekt pro odbavování cestujících. Podchod je navržen s vazbou na stávající MHD v ulici Plukovníka Mráze a propojuje i území severně od nádraží do ulice U Pekáren.

### **Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – žst. Praha Hostivař – Praha hl. n.**

Předmětem projektové dokumentace je řešení úseku trati žst. Praha Hostivař (mimo, od stávajícího km 177,574 a nového km 177,570) – žst. Praha hl. n. (mimo do stávajícího km 183,872, nového 183,640; v km 183,700 = 183,932 je skok ve staničení díky zkrácení trati, chybí 232 m trati) trati Praha hl. n. – Benešov u Prahy – České Budějovice.

Začátek II. části stavby je v km 177,570 za žst. Praha Hostivař ze směru od Českých Budějovic, kde stavba navazuje na stavbu „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“. Konec stavby je v km 183,872 300 stávajícího staničení, nového 183,640 000; v km 183,700 = 183,932 je skok ve staničení díky zkrácení trati. Stavba končí před vjezdovými portály Vinohradských tunelů směrovým a výškovým vyrovnáním kolejí v novém km 184,023. Součástí stavby



jsou nezbytná kabelová vedení do sousedních dopravních žst. Praha Krč, výh. Vyšehrad a žst. Praha hl. n. situovaná podél stávajících kolejí na drážních pozemcích.

V úseku Praha Hostivař – Praha hl. n. zůstává i nadále dvoukolejná trať, pouze z polohy přes zast. Praha Strašnice je přeložena do nového koridoru při jižním okraji bývalého seřaďovacího nádraží Praha Vršovice. Pro odstranění vzájemné nepříznivé polohy vlaků dálkových a regionálních a pro zvládnutí souběhu dopravy trati České Budějovice - Praha s další dopravou (napojení ONJ, doprava směr Krč – Vrané, doprava Malešice – Vršovice) je součástí stavby také souběžná dvoukolejná trať (Praha Malešice – Praha Zahradní Město – Praha Vršovice – Praha hl. n.). Ve výsledku jsou tedy v úseku Praha Zahradní Město – Praha hl. n. k dispozici čtyři traťové koleje s předpokládaným traťovým provozním uspořádáním.

ŽST Praha Zahradní Město je nová železniční stanice, situovaná do prostoru stávajícího kolejiště vjezdové skupiny žst. Praha Vršovice seř. n. Je navržena celková rekonstrukce kolejiště, která vychází ze zpracované dopravní technologie a z potřeb železničního provozu. V železniční stanici dochází ke styku tratě ze směru Praha Hostivař a ze směru Praha Malešice. Řešení ponechává prostorovou rezervu pro výhledové doplnění rychlé trati Praha – Brno v trase zpracované do konceptu nového územního plánu. Ve stanici je navrženo 1 ostrovní nástupiště a 2 nástupiště vnější. Nástupiště jsou navržena s výškou nástupní hrany 0,55 m nad temenem kolejnice (dále jen „TK“).

Z hlediska přestupních vazeb je přístup zajištěn podjezdem v ul. Průběžná, kde je navržena celková rekonstrukce podjezdu i komunikace v něm vedoucí. Díky zvětšení rozponu nově navrhované mostní konstrukce dojde k radikálnímu zlepšení šířkového uspořádání komunikace. V samostatných oddělených pruzích bude vedena pěší a automobilová doprava. Pod mostem je vedena na samostatném pásu tramvajová trať. Dále je zde umístěna tramvajová zastávka a objekt pro odbavení cestujících přestupujících z MHD na vlak.

V úseku žst. Praha Zahradní Město – Praha Vršovice je nově navržena dvojice dvoukolejných tratí v souběhu, vedených mimo zast. Praha Strašnice, přes území bývalého seřaďovacího nádraží Praha Vršovice. Dvojice tratí vytváří dohromady čtyřkolejný úsek, který za koncem stavby pokračuje 2. a 3. vinohradským tunelem do žst. Praha hl. n. Stávající trať v úseku Odbočka Záběhlce – hradlo Železný most bude zrušena.

Na zastávce Praha Eden jsou navržena ostrovní a vnější nástupiště, na něž bude přístup zajištěn novým podchodem umístěným v souběhu s ulicí U Vršovického hřbitova. Umístění je navrženo tak, aby do budoucna poloha podchodu umožnila případné rozšíření komunikace v ul. U Vršovického hřbitova.

V žst. Praha Vršovice je navržena celková rekonstrukce kolejiště, která vychází ze zpracované dopravní technologie a z potřeb železničního provozu. Na základě postradatelnosti části kolejí bude bez náhrady zrušeno kolejiště nákladového obvodu stanice. Dále budou rekonstruována 2 ostrovní nástupiště a vnější nástupiště u výpravní budovy (dále jen „VB“), které bude nově částečně jazykové. Mezi kolejemi č. 11 a 13 je navržena územní rezerva pro případné 3. ostrovní nástupiště. Všechna nástupiště jsou navržena s výškou hrany 0,55 m nad TK. Vnější nástupiště u koleje č. 2 před VB zůstane zachováno. Řešení bylo prokonzultováno na NPÚ s kladným výsledkem s tím, že nesmí dojít k zásahu do stávající budovy a nesmí dojít k navýšení podlah v budově a ploch v bezprostředním okolí budovy. Přístup na nástupiště a do prostoru před VB bude rekonstruovaným podchodem protaženým do ulice Bartoškovy přímou vazbou k náměstí Bratří Synků.

### **Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS**

Dokumentace 1. části stavby řeší úsek stávající trati v rozsahu od km 215,900 v dopravně Nemanice I po km 25,000 za stávající ŽST Ševětín. Primárním úkolem pro zpracování dokumentace je prověrka a návrh řešení pro splnění požadavků TSI (technické specifikace interoperability). Konkrétně se jedná o subsystém TSI CCS (zabezpečení a řízení) se zavedením systému ETCS a dále o subsystém TSI INS (infrastruktura) v parametrech přechodnost a prostorová průchodnost.





Dalším technickým parametrem, který je definován přípravnou dokumentací je skutečnost, že všechny stanice v úseku Hluboká n/V – Zámostí až Ševětín budou obsazeny zaměstnanci řízení provozu do doby výsledného řešení sledovaného úseku a odstranění úrovnových nástupišť.

### **Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí**

Hlavními aspekty modernizace trati je zavedení vyšší traťové rychlosti až do 160 km/hod včetně, na dostatečně dlouhých úsecích, dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/hod včetně a dále zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC, zajištění požadované propustnosti, vybavení tratí takovým technologickým zařízením, které umožňuje zabezpečení provozu pro traťové rychlosti 160 km/hod, vybavení vybraných železničních stanic peronizací nebo poloperonizací.

Začátek hlavní náplně stavby je v km 62,385 (staničení 1. koleje ve stanici Soběslav). Nenavazuje se na současný stav, nýbrž na řešení 1. etapy této stavby (Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor - II.část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí nad Lužnicí – Soběslav, projekt stavby, 2012). Stavba končí v km 71,88, kde se trasa přibližuje ke staré stopě trati a plynule navazuje na sousední stavbu Modernizace trati Veselí nad Lužnicí - Tábor - I.část,úsek Doubí u Tábora – Tábor, dokončenou v roce 2009, která se ve výběhu cca 100 m ještě drobně výškově a směrově upravuje.

Ve stanici Soběslav je nutno přesměřovat plánské zhlaví severovýchodně, aby se nová stopa železniční trati dostala do souběhu s dopravním koridorem dálnice D3 (v současné době ve výstavbě). Na plánském zhlaví bude namísto stávajícího železničního přejezdu v km 62,420 zřízen podchod pro pěší se schodišti a s krytými chodníky. Zrušením přejezdu bude přerušeno komunikační spojení na Chlebov silnicí III/13521.

Součástí stavby je odstranění žel. svršku, tří mostních objektů a ostatního drážního zařízení v celém rozsahu opouštěné trati tj. od severního zhlaví v Soběslavi, přes stanici Roudná po současnou zast. Doubí s ponecháním zemních těles.

Souhrnná délka stavby je 8,8 km, oproti původní stopě přes stanici Roudná se trasa zkracuje o 765 m, což je řešeno skokem ve staničení trati v blízkosti plánského zhlaví stanice Soběslav.

### **Modernizace trati Sudoměřice u Tábora – Votice**

Stavba modernizace obsahuje soubor činností, jejichž výsledkem bude zvýšení výkonnosti, životnosti a pohodlí nové dvojkolejné trati spolu se zvýšením bezpečnosti železničního provozu. Rozhodujícím přínosem je dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC – GC, zajištění požadované propustnosti a zvýšení maximální traťové rychlosti na 160km/h. Dosažení výše uvedených parametrů není možno v podstatné délce docílit na stávající železniční trati, vzhledem ke konfiguraci okolního terénu a tohoto důvodu je trať vedena v převážné části na přeložce.

Obsahem stavby je především zdvojkolejnění celého úseku trati s úpravou geometrické polohy hlavních kolejí s důrazem na zvýšení rychlosti. Hlavním koncepčním kritériem stavby bylo konkurence schopnost železniční dopravy s dopravou autobusovou tj. autobus jedoucí po dálnici D3 v úseku České Budějovice - Praha. Začátek připravované stavby je dle stávajícího staničení v drážním km 95,307 478 za železniční stanicí Sudoměřice (v rámci stavby „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“ se předpokládá zrušení žel. stanice Sudoměřice u Tábora a nahrazení zastávkou, respektive dočasnou odbočkou) a konec stavby je dle stávajícího staničení v drážním km 114,500 před železniční stanicí Votice, v prostoru mimoúrovňového křížení stávající železniční trati se silnicí II. třídy č. 121. V tomto místě stavba navazuje na již realizovanou stavbu „Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy“.



Součástí stavby je opuštění stávajících železničních stanic Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky. Novou navrhovanou železniční stanicí je ŽST Červený Újezd. V rámci stavby jsou navržena i nástupiště nových zastávek tj. zastávek Mezno, Střeziměř, Červený Újezd zastávka, Ješetice a Heřmaničky.

Zvýšení bezpečnosti provozu je dáno zřízením nového staničního a traťového zabezpečovacího zařízení s navázáním na sousední stanice. Bezpečnost cestujících je zvýšena vybudováním nových nástupišť s bezbariérovým přístupem, řešeným pomocí nových podchodů nebo stávajících mostních objektů a chodníky na nástupiště.

Nově vybudováno bude trakční vedení. Na stávající opuštěné trati dojde k demontáži stávajícího TV. Nově položena bude většina kabelových rozvodů, přeloženy budou všechny dotčené drážní i mimodrážní sítě.

### **Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora**

Cílem modernizace je vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v integraci a návaznosti s již vybudovanou sítí ČR a s železniční sítí sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy.

Stavba „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“ je jednou ze souboru staveb IV. tranzitního koridoru. Začátek připravované stavby je dle stávajícího staničení v drážním km cca 83,470 za železniční stanicí (ŽST) Tábor a konec stavby je v drážním stávajícím km 95,307 478 v ŽST Sudoměřice u Tábora. Dle nového staničení navrženého v návaznosti na stavbu „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor“, respektive její 1. části úseku Doubí u Tábora – Tábor je začátek stavby v km 83,470 a konec v km 94,859 322. Začátek stavebních úprav je z důvodu napojení na stávající stav ve stávajícím km 83,453. Konec stavebních úprav je z důvodu kolejového propojení na stávající stav ve stávajícím km 95,288 za dnešní stanicí Sudoměřice u Tábora. Nově vybudované zabezpečovací i sdělovací zařízení je nutno propojit se stávajícím staničním i sdělovacím zařízením v ŽST Tábor. Z tohoto důvodu je nutné položit kabely do technologické budovy v ŽST Tábor.

Obsahem stavby je především zdvojkolejnění celého úseku trati spolu s úpravou geometrické polohy hlavních kolejí s důrazem na zvýšení jízdy od pražského zhlaví dnešní stanice Tábor po rozhraní stavby na konci dnešní ŽST Sudoměřice.

Na obou stranách na stavbu navazují další úseky IV. železničního tranzitního koridoru. Konkrétně se jedná na počátku o stavbu „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor“ a na konci o stavbu „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“. Stavba „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor“, respektive její 1. část úsek Doubí u Tábora – Tábor je již realizován. Na druhou navazující stavbu probíhá v současné době územní řízení.

Stavba modernizace obsahuje soubor činností, jejichž výsledkem bude zvýšení výkonnosti, životnosti a pohodlí nové dvojkolejné trati spolu se zvýšením bezpečnosti železničního provozu. Rozhodujícím přínosem je dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC – GC, zajištění požadované propustnosti a zvýšení maximální traťové rychlosti až do hodnoty 160 km/h. Dosažení výše uvedených parametrů není v úseku mezi stanicí Chotoviny a Sudoměřicemi u Tábora možno docílit na stávající železniční trase. Z tohoto důvodu jsou zde navrženy dvě směrové přeložky trati.

Zvýšení bezpečnosti provozu je dáno zřízením nového staničního a traťového zabezpečovacího zařízení s navázáním na sousední stanice spolu se zvýšením technické a materiální kvality železničních zařízení. Bezpečnost cestujících je zvýšena vybudováním nových nástupišť s bezbariérovým přístupem v ŽST Chotoviny a dále nových nástupišť v zastávce Sudoměřice u Tábora. Nový podchod v Chotovínách i v Sudoměřicích u Tábora je situován napříč kolejištěm stanice tak, aby umožnil mimoúrovňové křížení pěších s železnicí. Zvýšení bezpečnosti jak železniční, tak i silniční dopravy bude dále docíleno i omezením počtu úrovněvých přejezdů ze stávajících šesti na pouze čtyři přejezdy (Čekanice, Stoklasná





Lhota, Chotoviny a Sudoměřice u Tábora). Všechny ponechané přejezdy budou rekonstruovány a vybaveny moderním přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

V návaznosti na nové zabezpečovací zařízení a vybudování nových nástupišť je ve stavbě navrhována i celková rekonstrukce sdělovacího zařízení.

Vzhledem k zdvojkolejnění celého úseku trati je nutno rekonstruovat, respektive vybudovat i nové trakční vedení, které si zároveň vyžádá technologické a stavební úpravy stávající traťové trafostanice (TT) Chotoviny. Stavebním důsledkem zdvojkolejnění je zároveň nutnost rekonstrukcí a přestaveb všech mostních objektů a vybudování nových inženýrských objektů v úsecích s přeložkami trati.

Nová železniční trasa v úseku mezi Chotovinami a Sudoměřicemi je vedena s ohledem na maximálně možné vzdálení železnice od zastavěných částí obcí Rzavá a Moraveč při zachování návrhové rychlosti jízdy 160 km/h.



## A.8 ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

Přípravná 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.

### a.) Provozní soubory

#### D. Technologická část

##### D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

- PS 101 CDP Praha, Olbramovice (včetně) - Praha Uhřetěves (mimo)
- PS 102 Olbramovice (včetně) - Praha Uhřetěves (mimo), PPV
- PS 111 Úprava SZZ pro DOZ v úseku Olbramovice - Praha Uhřetěves

##### D.2 Železniční sdělovací zařízení

- PS 201 Úprava a doplnění přenosového systému
- PS 202 Úprava telefonních zapojovačů
- PS 203 Dálková diagnostika technologických systémů ŽDC
- PS 204 Úprava rozhlasového a informačního zařízení
- PS 205 Úprava rádiových systémů TRS, MRS
- PS 206 Úprava kamerového systému
- PS 207 Sdělovací zařízení ve výtahu
- PS 208 CDP Praha, vybavení dispečerského sálu, Olbramovice (včetně) - Praha Uhřetěves (mimo)
- PS 209 CDP Praha, vybavení dohledového pracoviště DŽDC
- PS 210 Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo), PPV

##### D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT (neobsazeno)

##### D.4 Ostatní technologická zařízení (neobsazeno)

### b.) Stavební objekty

#### E. Stavební objekty

##### E.1 Inženýrské objekty (neobsazeno)

##### E.2 Pozemní stavební objekty

- SO 301 CDP Praha, stavební úpravy

##### E.3 Trakční a energetická zařízení

- SO 401 Železniční stanice v TÚ Votice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo), dálková diagnostika EOVS a osvětlení
- SO 402 Železniční tunely v TÚ Votice – Benešov u Prahy, doplnění diagnostiky osvětlení



## A.9 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

### a.) 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.

Vzhledem k tomu, že v současnosti se nelze spokojit s výše uvedeným způsobem, nelze tento systém provozovat i do budoucna. Jedná se o velkou finanční náročnost na dopravního zaměstnance, která je způsobena nejen vyplácením jeho mzdy, ale i nutností údržby a zajištění provozně souvisejících celků, jako je jeho stravování, šacení, zajištění tepelného pohodlí a místností pro jeho činnost a to včetně šaten a podobných částí budov.

Stávající způsob řízení v současnosti neumožňuje pružné změny v řízení, o kterých v současnosti musí být instruovány všichni zaměstnanci v jednotlivých železničních stanicích. Vzhledem, k tomu, že i jednoduchá změna dopravy znamená dlouhé přípravy, nelze v současnosti dopravu připravit na mimořádnosti. Při současném řízení nemůžeme uvažovat se zavedením systémů, které vyžadují přehled o celé oblasti jako je zařízení ERTMS/ETCS Level 2. Zároveň nelze uvažovat o možnosti restrukturalizace údržby bez zavedení centrálního střediska údržby, které bude soustřeďovat veškeré informace o jednotlivých zařízení umístěném na trati. Systém dálkového řízení umožňuje i predikci událostí na základě událostí, které byly v minulosti zaznamenány.

Stávající technologie není z hlediska převedení řízení dopravy na dálkové (dispečerské) řízení připravena a je nutné ji vhodně doplnit, případně nahradit novou, která výše uvedené řízení dopravy umožní.

### b.) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Dálkové stavění vlakových cest umožní zkrácení provozních intervalů pro křižování vlaků ve stanicích a tím umožní zkrácení jízdní doby. Zavedením dálkového ovládání je pak zaměstnanci řídicímu dopravu dán prostředek, který mu umožní přehled nad řízenou oblastí a o aktuálním provozu. Tímto je pak schopen lépe a efektivněji reagovat na případné nepravidelnosti a mimořádnosti v železniční dopravě.

Komfort potenciálních cestujících je zvýšen zřízením informačních systémů zejména pak v zastávkách, kde je pro tyto účely stavbou nově zřízen rozhlasový informační systém zapojený do nadstavbových systémů.

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

Rozsah nového zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení včetně vyvolaných stavebních úprav a rekonstrukcí v dopravních, nezbytné stavební úpravy ve VB jednotlivých dopravních byl dohodnut a projednán na jednotlivých výrobních poradách. Hlavním účelem stavby je zřízení nového technologického zabezpečovacího zařízení v úseku stavby a zajištění nového moderního dispečerského řízení na trati pomocí DOZ.



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 dopravních a železničních stanicích za účasti dotčených složek provozovatele OŘ, TÚDC, ČD-T a SS západ. Při místním šetření byly vytipovány prostory pro umístění technologického zařízení v jednotlivých dopravních, umístění zařízení a stavebních částí v kolejišti včetně návrhu vedení nových kabelových tras sítí silnoproudu a zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Rozsah stavby bude prováděn výlučně na drážních pozemcích (pozemky v majetku SŽDC s.o. a ČD a.s.).



## A.10 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Přípravná dokumentace stavby, včetně části průvodní zprávy je zpracována dle „Směrnice generálního ředitele č.11/2006“ SŽDC v platném znění, resp. dle přílohy č.1 k uvedené směrnici „PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE (PD)“. Pro účely vedení územního řízení je v souladu s požadavky vyhlášky č.503/2006 Sb., resp. její přílohy č.4.

### A. Průvodní zpráva)

1. Úvodní údaje
2. Charakteristika území a stavebního pozemku
3. Základní charakteristika stavby a jejího užívání
4. Orientační údaje stavby
5. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby
6. Přehled výchozích podkladů
7. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami
8. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty
9. Zdůvodnění stavby a jejího umístění
10. Členění přípravné dokumentace

### B. Souhrnná část

- |  |                           |
|--|---------------------------|
| B.1 Souhrnná technická zpráva  |                           |
| B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie                        |                           |
| B.3 Vliv stavby na životní prostředí   |                           |
| B.4 Odolnost a zabezpečení stavby  | Neobsazeno*               |
| B.5 Odpadové hospodářství  | Neobsazeno (součástí B.3) |
| B.6 Zásady zajištění požární ochrany staveb  | Neobsazeno*               |
| B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání                           | Neobsazeno*               |
| B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace | Neobsazeno*               |
| B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí           | Neobsazeno*               |
| B.10 Civilní ochrana   | Neobsazeno                |
| B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí  | Neobsazeno                |
| B.12 Organizace výstavby   |                           |
| B.13 Doplnkové měření a průzkumy   | Neobsazeno                |
| B.14 Vodohospodářské řešení  | Neobsazeno                |

\* Součástí přílohy B.1 Souhrnná technická zpráva

### C. Situace stavby

- C.1 Přehledná situace oblasti stavby



C.1.1	Přehledná situace stavby	M 1:50 000	
C.1.2	Celková situace stavby	M 1:10 000	
C.2	Koordinační situace stavby	M 1:1 000	
C.3	Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů		Neobsazeno
C.4	Mapové podklady v oblasti životního prostředí		Neobsazeno
C.5	Snímek katastrální mapy		Neobsazeno

#### **D. Technologická část**

D.1	Železniční zabezpečovací zařízení		
D.2	Železniční sdělovací zařízení		
D.3	Silnoproudá technologie včetně DŘT		Neobsazeno
D.4	Ostatní technologická zařízení		Neobsazeno

#### **E. Stavební část**

E.1	Inženýrské objekty		Neobsazeno
E.2	Pozemní stavební objekty		
E.3	Trakční a energetická zařízení		

#### **G. Náklady**

G.1	Celkové náklady stavby	
G.2	Náklady PS, SO stavby	
G.3	Ekonomické hodnocení	

#### **H. Doklady**

H.1	Doklady z výrobních porad	
H.2	Doklady z projednání inženýrských sítí	
H.3	Doklady z projednání se státní správou	

#### **I. Geodetická dokumentace**

I.1	Technická zpráva	
I.2	Majetkoprávní část	

