



# Spolufinancováno Evropskou unií

## Nástroj pro propojení Evropy

Projekt „ETCS Plzeň (mimo) - Cheb“ je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

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  
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:

**ETCS PLZEŇ (MIMO) - CHEB**

Číslo smlouvy:

16 310 208

Projektový stupeň:

PD

Část:

**PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

Datum:

02/2018

Číslo části:

A

## Obsah

<b>A.1 Všeobecné údaje stavby .....</b>	<b>3</b>
<b>A.1.1 Identifikace stavby .....</b>	<b>3</b>
<b>A.1.2 Zadavatel projektové dokumentace .....</b>	<b>3</b>
A.1.2.1 Objednatel (investor) .....	3
A.1.2.2 Zhotovitel projektové dokumentace stavby .....	4
<b>A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku .....</b>	<b>5</b>
a.) Charakteristika území dotčeného stavbou .....	5
b.) Místo stavby .....	6
c.) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci .....	8
d.) Údaje o souladu záměru (projektové dokumentace) s územně plánovací dokumentací .....	8
e.) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů .....	8
f.) Požadavky na realizaci stavby .....	8
g.) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu .....	9
h.) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území .....	9
i.) Poloha vůči záplavovému území .....	9
j.) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí .....	10
k.) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy .....	10
l.) Zajištění vody a energií po dobu výstavby .....	10
m.) Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků .....	10
<b>A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....</b>	<b>12</b>
a.) Účel užívání stavby .....	12
b.) Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba), .....	13
c.) Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby) .....	13
d.) Výstavby/etapizace .....	13
e.) Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.) .....	14
f.) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních .....	14
<b>A.4 Orientační údaje stavby .....</b>	<b>16</b>
a.) Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.), .....	16
b.) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody .....	16
c.) Celková spotřeba vody .....	16
d.) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod .....	16
e.) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě .....	17
f.) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě ....	17
<b>A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby .....</b>	<b>18</b>
<b>A.6 Přehled výchozích podkladů .....</b>	<b>19</b>
a.) Základní podklady .....	19
b.) Geodetické a mapové podklady .....	19
c.) Ostatní použité podklady .....	20
<b>A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami .....</b>	<b>21</b>
<b>A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty .....</b>	<b>25</b>
a.) Provozní soubory .....	25
b.) Stavební objekty .....	26

<b>A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....</b>	<b>27</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) .....	27
b.) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby .....	27
c.) Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele.....	27
<b>A.10 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu.</b>	<b>29</b>
a.) Doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby.....	29
b.) Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání.....	29
c.) Seznam provizorních objektů .....	29
<b>A.11 Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko – bezpečnostní zkoušce.....</b>	<b>30</b>
<b>A.12 Členění projektové dokumentace .....</b>	<b>31</b>

## A.1 Všeobecné údaje stavby

### A.1.1 Identifikace stavby

<b>Název stavby:</b>	ETCS Plzeň (mimo) - Cheb
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Přípravná dokumentace (PD)
<b>Druh/Charakter stavby:</b>	Stavba dráhy/Novostavba
<b>Cíl stavby:</b>	a) Výstavba traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS druhé úrovně (ETCS L2)  b) doplnění železniční mobilní telekomunikační sítě GSM-R pro zajištění automatických vstupů z odbočných tratí do oblasti ETCS
<b>Kraj:</b>	Plzeňský, Karlovarský
<b>Vlastníci dotčených pozemků:</b>	Správa železniční dopravní cesty, s.o., České dráhy, a.s., (ostatní viz geodetická část PD)
<b>Místo stavby:</b>	Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 170 (Beroun – Plzeň - Cheb), v nákresných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 713B (Plzeň hl.n. – Cheb).  Traťový úsek Plzeň (mimo) – Cheb
<b>Železniční stanice/zastávky:</b>	žst. Plzeň hl. n., žst. Plzeň-Křimice, žst. Kozolupy, žst. Pňovany, žst. Vranov u Stříbra, žst. Stříbro, žst. Milíkov, žst. Svojsín, žst. Ošelín, žst. Pavlovice, žst. Brod nad Tichou, žst. Planá u Mar. Lázní, žst. Chodová Planá, žst. Mariánské Lázně, žst. Valy u Mar. Lázní, žst. Lázně Kynžvart, žst. Dolní Žandov, žst. Lipová u Chebu, zast. Stebnice, zast. Cheb-Všebor, žst. Cheb, zast. Františkovy Lázně-Aquaforum, žst. Františkovy Lázně; zast. Cheb-Skalka, zast. Pomezí nad Ohří.
<b>Dodavatel:</b>	Bude určen na základě výběrového řízení
<b>Hlavní inženýr projektu:</b>	Ing. Martin Štrof  (martin.strof@sudop.cz , tel. 267 094 144, 605 229 014)

### A.1.2 Zadavatel projektové dokumentace

#### A.1.2.1 Objednatel (investor)

<b>Investor:</b>	<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
<b>Zastoupený:</b>	<b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.)</b> <b>Stavební správa západ,</b> Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

### **A.1.2.2 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 ve stávajících objektech výpravních budov (dopravní kanceláře, stavební úřady, sdělovací místnosti, rozvodny NN a další) a technologických objektech (stavební úřady, sdělovací místnosti, rozvodny NN a další) traťového úseku Plzeň hl.n. – Cheb, který je součástí celostátní dráhy Plzeň hl.n. – Cheb. Je také součástí transevropské dopravní sítě TEN-T.

#### Kategorie dráhy

Dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2016 a pro jízdní řád 2016 náleží jednotlivé traťové úseky do následujících kategorií:

#### Traťový úsek Plzeň hl.n. – Cheb

Traťový úsek Plzeň hl.n. – Cheb je součástí celostátní dráhy Plzeň hl.n. – Cheb. Je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je jednokolejná s několika dvoukolejnými úseky, elektrifikovaná napětovou soustavou  $\approx 25 \text{ kV} / 50 \text{ Hz}$ . Provoz na trati probíhá podle předpisu D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 170 (Beroun – Plzeň - Cheb), v nákrešných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 713B (Plzeň hl.n. – Cheb).

Normativ délky vlaku:

- Vlaky osobní dopravy zastávkové ..... 140 m
- Vlaky osobní dopravy dálkové ..... 300 m
- Vlaky nákladní dopravy ..... 480 m

Nejvyšší traťová rychlost činí v úseku:

- Plzeň hl.n. – km 352,280 ..... 90 km/hod.
- km 352,280 – Svojšín ..... 150 km/hod.
- Svojšín – Pavlovice ..... 110 km/hod.
- Pavlovice – Mariánské Lázně ..... 130 km/hod.
- Mariánské Lázně – Dolní Žandov ..... 150 km/hod.
- Dolní Žandov – Cheb ..... 140 km/hod.

Zábrzdňá vzdálenost činí v celém úseku 1000 m.

#### Traťový úsek Cheb – Františkovy Lázně

Traťový úsek Cheb – Františkovy Lázně je součástí celostátní dráhy Cheb – Aš – st. hr. Trať je v celé délce jednokolejná, elektrifikovaná napětovou soustavou  $\approx 25 \text{ kV} / 50 \text{ Hz}$  pouze do ŽST Františkovy Lázně (elektrifikace v dalším úseku končí na trati směr Hazlov, směr Vojtanov je elektrifikace v celé délce). Provoz na trati probíhá podle předpisu D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 148 (Cheb – Hranice v Čechách), v nákrešných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 543A (Cheb – Aš – st. hr.).

Normativ délky vlaku:

- vlaky osobní dopravy zastávkové ..... 80 m
- vlaky osobní dopravy dálkové ..... 250 m
- vlaky nákladní dopravy ..... 485 m

Nejvyšší traťová rychlost činí v úseku:

- Cheb – Františkovy Lázně ..... 90 km/hod.

Zábrzdna vzdálenost činí 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. Realizací 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.

### **Navazující železniční tratě**

Na projektovaný traťový úsek Plzeň (mimo) – Cheb (včetně) navazují další odbočné tratě:

- Mariánské Lázně – Karlovy Vary dolní nádraží (trať č. 536A)
- České Budějovice – Plzeň hl. n. (trať č. 709B)
- Plzeň hl. n. – Klatovy (trať č. 711A)
- Plzeň hl. n. – Furth im Wald DB (trať č. 712A)
- Pňovany – Bezručice (trať č. 712C)
- Domažlice – Planá u Mariánských Lázní (trať č. 717A)
- Bor – Svojsín (trať č. 717B)
- Plzeň hl. n. – Žatec západ (trať č. 719)
- Kadaň-Prunéřov - Cheb (trať č. 533)
- Cheb - Cheb st. hr. (trať č. 713C)

### **b.) Místo stavby**

V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční stanice:

žst. Plzeň hl. n., žst. Plzeň-Křimice, žst. Kozolupy, žst. Pňovany, žst. Vranov u Stříbra, žst. Stříbro, žst. Milíkov, žst. Svojsín, žst. Ošelín, žst. Pavlovice, žst. Brod nad Tichou, žst. Planá u Mar. Lázní, žst. Chodová Planá, žst. Mariánské Lázně, žst. Valy u Mar. Lázní, žst. Lázně Kynžvart, žst. Dolní Žandov, žst. Lipová u Chebu, zast. Stebnice, zast. Cheb-Všebor, žst. Cheb, zast. Františkovy Lázně-Aquaforum, žst. Františkovy Lázně; zast. Cheb-Skalka, zast. Pomezí nad Ohří.

### **Kraj – vyšší územněsprávní celek**

#### **Dotčené krajské úřady**

Dotčená železniční stavba spadá do správního územního celku kraje Plzeňského a Ústeckého kraje.

#### **Krajský úřad Plzeňského kraje**

**P.O. Box 313, Škroupova 18, 306 13 Plzeň**

Dotčená katastrální území Plzeňského kraje: Plzeň, Radčice u Plzně, Křimice, Vochov, Kozolupy u Plzně, Plešnice, Dolany u Stříbra, Pňovany, Sulislav, Vranov u Stříbra, Stříbro, Milíkov u Stříbra, Svojsín, Ošelín, Pavlovice nad Mží, Brod nad Tichou, Planá u Mariánských Lázní, Chodová Planá.

#### **Krajský úřad Karlovarského kraje**

**Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary**

Dotčená katastrální území Karlovarského kraje: Mariánské Lázně, Valy u Mariánských Lázní, Stará Voda u Mariánských Lázní, Dolní Žandov, Salajna, Doubrava u Lipové, Stebnice, Podhrad, Cheb, Dlouhé Mosty, Střížkov u Chebu, Františkovy Lázně.

## **Dotčené stavební úřady**

### **Kraj Plzeňský**

*k.ú. Plzeň, k.ú. Radčice u Plzně, k.ú. Křimice*

Magistrát města Plzně  
Stavební úřad  
Škroupova 4  
30632 Plzeň

*k.ú. Vochov, k.ú. Kozolupy u Plzně, k.ú. Plešnice, k.ú. Dolany u Stříbra, k.ú. Pňovany*

Městský úřad Město Touškov  
Stavební úřad  
Dolní náměstí 1  
33033 Město Touškov

*k.ú. Sulislav, k.ú. Vranov u Stříbra, k.ú. Stříbro, k.ú. Milíkov u Stříbra, k.ú. Svojšíň, k.ú. Ošelín*

Městský úřad Stříbro  
Stavební úřad  
Masarykovo nám. 63  
34901 Stříbro

*k.ú. Pavlovice nad Mží, k.ú. Brod nad Tichou, k.ú. Planá u Mariánských Lázní, k.ú. Chodová Planá*

Městský úřad Planá  
Stavební úřad  
náměstí Svobody 1  
34815 Planá

### **Kraj Karlovarský**

*k.ú. Mariánské Lázně, k.ú. Valy u Mariánských Lázní*

Městský úřad Mariánské Lázně  
Stavební úřad  
Ruská 155  
35301 Mariánské Lázně

*k.ú. Stará Voda u Mariánských Lázní*

Městský úřad Lázně Kynžvart  
Stavební úřad  
nám.Republiky 1  
35491 Lázně Kynžvart

*k.ú. Dolní Žandov, k.ú. Salajna, k.ú. Doubrava u Lipové, k.ú. Stebnice, k.ú. Podhrad, k.ú. Cheb,*

Městský úřad Cheb  
Stavební úřad  
nám.Krále Jiřího z Poděbrad 14  
35020 Cheb  
35101 Františkovy Lázně



### c.) 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.

### d.) Údaje o souladu záměru (projektové 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.

### e.) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

V době zpracování projektové dokumentace stavby „ETCS Plzeň (mimo) - Cheb“ nebyly projektantovi známy žádné požadavky dotčených orgánů ve vztahu k navrženému řešení.

Projednání s dotčenými orgány proběhlo v rámci zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Všechny požadavky byly zapracovány.

### f.) 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;
- Podmínky plynoucích z projednání s majiteli dotčených pozemků a nemovitostí;
- Podmínky plynoucích z územního řízení a stavebního povolení;
- Podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu;

Dále je nutné:

- Postupy a činnosti vyžadující kolaudaci DÚ musí respektovat pracovní dobu úřadu.
- Zhotovitel je povinen obvod stavby řádně oplotit a střežit, je zodpovědný za nechráněné, odkryté a provizorní kabelové trasy v obvodu stavby.

- Zhotovitel je povinen ochránit stávající infrastrukturu před poškozením během stavby, zejména se jedná o stávající inženýrské sítě a stávající koleje, přes které jsou navrženy staveništní přejezdy a zdokumentovat jejich stav před a po stavbě.
- Zhotovitel stavby musí požadavky na jednotlivé výluky železničního provozu předem konzultovat se zástupci OŘ Plzeň, OŘ Ústí nad Labem. K jednáním o výlukách je kompetentní Odbor operativního řízení a výluk (O11).
- V případě pochybností o přesnosti katastrální mapy bude vytýčena katastrální hranice dráhy a vložena do katastru nemovitostí stejně jako geometrický plán – je odpovědností zhotovitele stavby.
- Podmínky plynoucí ze zadávací dokumentace na zhotovení stavby.

Požaduje se, aby zhotovitel stavby důsledně dodržoval (mimo jiné) níže uvedené interní předpisy SŽDC:

- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis;
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností;
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci;
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy;
- SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace;
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

#### **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.

### **g.) 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.

### **h.) 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.

### **i.) Poloha vůči záplavovému území**

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

**j.) 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 projektové dokumentace.

**k.) 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.

**l.) 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.

**m.) Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků**

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

**SŽDC s.o. Oblastní ředitelství Plzeň, Ústí nad Labem**

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

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

- o provozní soubory sdělovacího zařízení

**České dráhy, a.s., RSM - Regionální správa majetku pro Ústecký kraj a Karlovarský kraj**  
**České dráhy, a.s., RSM - Regionální správa majetku pro Plzeňský kraj a Jihočeský kraj**

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

## A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

### a.) Účel užívání stavby

Různé vlakové zabezpečovače vytvářejí těžko překonatelnou překážku při zefektivnění mezinárodní vlakové dopravy. Zatímco problémy s rozdílnými napěťovými systémy jsou dnes již lehko řešitelné pomocí víceproudových hnacích vozidel, u vlakových zabezpečovačů je to těžko řešitelný problém. Nejen, že jde o úplně odlišné technologie přenosu a vyhodnocování informací, z čehož plyne vyšší zátěž pro stroje, ale dochází i k prostorovým omezením, což znamená, že není vždy možné nalézt místo na hnacím prostředku pro systém vlakového zabezpečovače.

Proto na popud mezinárodní železniční unie (UIC), evropská komise ve spolupráci s evropskými výrobci od roku 1992 zajišťuje vývoj jednotného evropského zabezpečovacího systému (European Train Control System - ETCS). ETCS tvoří jádro nadřazeného systému managementu železniční dopravy (European Rail Traffic Management System - ERTMS), kterým se zároveň připravují podmínky pro liberalizaci železniční dopravy v Evropě.

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 ERTMS 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, které budou vybaveny systémem třídy A tedy ETCS. 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 2001/16/EC respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém CCS – řízení a zabezpečení.

### **ETCS**

Jedná se o technologii, která se realizuje převážně ve stávajících vnitřních prostorách technologických objektů. Ve venkovních prostorách se do kolejíště umísťují neproměnné balízy resp. na odbočných tratích vstupní neproměnné balízy a neproměnná návěstidla dle předpisu SŽDC D1, pro která dle platného stavebního zákona není nutné územní ani stavební povolení.

Systém ETCS sestává z traťové a palubní části. Traťová část na základě informací od staničních a traťových zabezpečovacích zařízení předává palubní části oprávnění k jízdě pro daný úsek, které obsahuje informace o délce úseku, časovém omezení platnosti oprávnění k jízdě a další informace. Traťová část předává informace o statickém rychlostním profilu, sklonových poměrech, přechodných omezení rychlosti a další informace.

Projektová dokumentace řeší výstavbu traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS druhé úrovně (dále ETCS L2) na III.TŽK v traťovém úseku Plzeň (mimo) – Cheb o délce 106km.

Implementovaný systém bude respektovat smíšený provoz ETCS vybavených a nevybavených vlaků na konvenčních tratích podle provozních pravidel platných pro infrastrukturu ve správě SŽDC a nebude překážkou ve využívání kapacity dráhy, kterou současná infrastruktura poskytuje.

Projektová dokumentace vychází z toho, že v dotčeném úseku tratě je zajištěno vykrytí tratí signálovou úrovní GSM-R dle UIC SRS verze 15 čl. 3.2 pro tratě s ETCS úroveň 2 a rychlost do 220

km/hod. V rámci projektové dokumentace je stanovena potřeba úprav dosahu signálu GSM-R na odbočných tratích, u nichž se požaduje vstup do oblasti ETCS L2 s automatickým přepnutím.

Projektová dokumentace vychází ze zkušeností z Pilotního projektu ETCS L2 v traťovém úseku Poříčany - Kolín, vyjádřených v materiálu „Technické požadavky pro implementaci ERTMS/ETCS L2 na české části Koridoru E“ SŽDC č.j. 30685/2010-OKS z 16.5.2011 aktualizovaných na základě zkušeností z probíhajícího projektu ETCS Břeclav – Kolín.

Počet radioblokových centrál byl stanoven na základě následujících předpokladů:

1. Maximální počet současně přihlášených vlaků,
2. Výhledový rozsah dopravy,
3. Plánované akce, výluky a vedení objízdných tras v úseku,
4. Předpokládaný způsob řízení.

Na základě uvedených požadavků byly stanoveny oblasti řízených z RBC následovně:

- 1x RBC – pro úsek tratě Plzeň (mimo) – Cheb
- 1x RBC – pro ŽST Cheb

Na tratích a ve stanicích budou instalovány neproměnné balízy uspořádané do balízových skupin (BG) pro spolupráci traťové části ETCS s palubní částí ETCS na hnacím vozidle. Kromě BG budou na trati a ve stanicích instalována příslušná neproměnná návěstidla.

### **GSM-R**

Pokrytí území signálem sítě GSM-R je zajištěno základnovými stanicemi GSM-R. V rámci stavby bude doplněna jedna stávající základnová stanice BTS. Doplnění stávajících BTS a doplnění centrálních částí sítě GSM-R nevyžaduje územní rozhodnutí ani stavební povolení.

Součástí technologie GSM-R je dále výstavba nových a úprava stávajících neproměnných návěstidel na odbočných tratích dle předpisu D1, které budou ovlivněny signálem z BTS, na výstavbu nebo úpravu těchto neproměnných návěstidel není nutné územní rozhodnutí ani stavební povolení.

### **Ostatní související technologie**

Jedná se o výstavbu přenosových systémů, kabelové úpravy, úpravy napájení atd. V převážné většině jde o práce a dodávky ve vnitřních prostorách technologických objektů, na které není nutné územní rozhodnutí ani stavební povolení.

### **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.) Výstavby/etapizace**

V současné době probíhá několik staveb, jejichž dokončení je nutnou podmínkou pro tuto stavbu ETCS Plzeň (mimo) – Cheb.

Jedná se o stavby:

- Modernizace trati Rokycany – Plzeň;
- Modernizace ŽST Cheb
- DOZ Rokycany (mimo) – Cheb (mimo)

V rámci výše uvedených staveb bude připraveno sdělovací zařízení v ŽST Ejovice a v uzlu Plzeň. Zároveň v rámci stavby „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“ bude položeno nové optické vedení, které je nutné pro zapojení uzlu Plzeň do ETCS.

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

Stavba se nachází ve stávajících železničních stanicích a zastávkách traťového úseku Plzeň (mimo) – Cheb.

#### **Traťový úsek Plzeň hl.n. – Cheb**

Traťový úsek Plzeň hl.n. – Cheb je součástí celostátní dráhy Plzeň hl.n. – Cheb. Je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je jednokolejná s několika dvoukolejnými úseky, elektrifikovaná napětovou soustavou  $\approx 25 \text{ kV} / 50 \text{ Hz}$ . Provoz na trati probíhá podle předpisu D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 170 (Beroun – Plzeň - Cheb), v nákresných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 713B (Plzeň hl.n. – Cheb).

#### **Traťový úsek Cheb – Františkovy Lázně**

Traťový úsek Cheb – Františkovy Lázně je součástí celostátní dráhy Cheb – Aš. Trať je v celé délce jednokolejná, elektrifikovaná napětovou soustavou  $\approx 25 \text{ kV} / 50 \text{ Hz}$ . Provoz na trati probíhá podle předpisu D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 148 (Cheb – Hranice v Čechách), v nákresných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 543A (Cheb – Aš).

#### **Navazující železniční tratě**

Na projektovaný traťový úsek Plzeň (mimo) – Cheb (včetně) navazují další odbočné tratě:

- Mariánské Lázně – Karlovy Vary dolní nádraží (trať č. 536A)
- České Budějovice – Plzeň hl. n. (trať č. 709B)
- Plzeň hl. n. – Klatovy (trať č. 711A)
- Plzeň hl. n. – Furth im Wald DB (trať č. 712A)
- Pňovany – Bezručice (trať č. 712C)
- Domažlice – Planá u Mariánských Lázní (trať č. 717A)
- Bor – Svojsín (trať č. 717B)
- Plzeň hl. n. – Žatec západ (trať č. 719)
- Kadaň-Prunéřov - Cheb (trať č. 533)
- Cheb - Cheb st. hr. (trať č. 713C)

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

Zřízením nového technologického zařízení se mohou zkrátit provozní intervaly nutné pro křižování vlaků.

Na základě řešení projektové dokumentace uvádíme základní údaje:

ETCS Plzeň (mimo) - Cheb

- |                              |            |
|------------------------------|------------|
| • Délka řešeného úseku:      | 104 + 7 km |
| • Počet dopraven :           | 17 + 1 ks  |
| • Počet mezistaničních úseku | 18 + 3 ks  |
| • Upgrade skříně TPC:        | 12ks       |

• Výměna a přezkoušení SW	12ks
• Úprava skříní DOZ	16ks
• Dodávka a montáž RBC :	2ks
• Dodávka skříně DOZ	2ks
• Úprava pracoviště DŽDC:	1ks
• Úprava dispečerského pracoviště	3ks
• Dodávka pracoviště D-ETCS	3ks

Projektované ES SZZ Cheb os. n.:

• zabezpečené výhybky EMP	92ks
• zabezpečené výhybky EMZ	5ks
• kolejové obvody	26ks
• úseky PočN (včetně TZZ)	68ks
• počet zabezpečených přejezdů	1 PZZ
• TZZ (1kolej)	6

Sdělovací zařízení

• Ústředna EPS	1ks
• Ústředna EZS	1ks



## 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.

ETCS Plzeň (mimo) - Cheb

• Délka řešeného úseku:	104 + 7 km
• Počet dopraven :	17 + 1 ks
• Počet mezistaničních úseku	18 + 3 ks
• Upgrade skříně TPC:	12ks
• Výměna a přezkoušení SW	12ks
• Úprava skříní DOZ	16ks
• Dodávka a montáž RBC :	2ks
• Dodávka skříně DOZ	2ks
• Úprava pracoviště DŽDC:	1ks
• Úprava dispečerského pracoviště	3ks
• Dodávka pracoviště D-ETCS	3ks

Projektované ES SZZ Cheb os. n.:

• zabezpečené výhybky EMP	92ks
• zabezpečené výhybky EMZ	5ks
• kolejové obvody	26ks
• úseky PočN (včetně TZZ)	68ks
• počet zabezpečených přejezdů	1 PZZ
• TZZ (1kolej)	6

#### Sdělovací zařízení

• Ústředna EPS	1ks
• Ústředna EZS	1ks

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

Mimo zajištění elektrické energie v rámci úprav EOV a nového zabezpečovacího zařízení se neuvažuje 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 „ETCS Plzeň (mimo) - Cheb“ 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.

V současné době probíhá několik staveb, jejichž dokončení je nutnou podmínkou pro tuto stavbu ETCS Plzeň (mimo) – Cheb. Jedná se o stavby:

- Modernizace trati Rokycany – Plzeň
  - Termín realizace: 07/2013 – 06/2017;
- Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví;
  - Termín realizace: 04/2014 – 06/2016;
- Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská;
  - Termín realizace: 06/2016 – 12/2018;
- Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati
  - Termín realizace: 01/2017 – 06/2019
- Modernizace ŽST Cheb
  - Termín realizace: 08/2017 – 12/2018

V rámci výše uvedených staveb bude připraveno sdělovací zařízení v ŽST Ejovice a v uzlu Plzeň. Zároveň v rámci stavby „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“ bude položeno nové optické vedení, které je nutné pro zapojení uzlu Plzeň do ETCS.

### Aktivita č.1 – ETCS Plzeň – Cheb

- |   |         |
|---|---------|
| • Zahájení projekčních prací                    | 11/2016 |
| • Zahájení realizace stavby                     | 02/2018 |
| • Ukončení realizace stavby, uvedení do provozu | 12/2020 |

### Aktivita č.2 – Práce na infrastruktuře pro traťové zařízení ve stanici Cheb, výstavby elektronického staničního zabezpečovacího zařízení v obvodu osobního nádraží

- |   |         |
|---|---------|
| • Zahájení projekčních prací                    | 11/2016 |
| • Zahájení realizace stavby                     | 02/2018 |
| • Ukončení realizace stavby, uvedení do provozu | 12/2019 |

Celková „předpokládaná“ doba výstavby ..... 34 měsíců.

## 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.

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

### a.) 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.

### b.) Geodetické a mapové podklady

Pro zpracování projektu stavby byly použity tyto mapové podklady:

- Plzeňský kraj, katastrální pracoviště Plzeň-město
  - digitální katastrální mapy (DKM) v katastrálních územích: Plzeň, Skvrňany, Křimice
- Plzeňský kraj, katastrální pracoviště Plzeň-sever
  - DKM v katastrálních územích: Vochoz, Kozolupy u Plzně, Bdeněves, Plešnice, Úlice, Hracholusky nade Mží, Dolany u Stříbra, Přovany
- Plzeňský kraj, katastrální pracoviště Tachov
  - DKM v katastrálních územích: Sulislav, Vranov u Stříbra, Svinná u Stříbra, Stříbro, Kladruby u Stříbra, Vrbice u Stříbra, Milíkov u Stříbra, Damnov
  - katastrální mapa digitalizovaná (KMD) v katastrálních územích: Malovice u Erpužic, Blahousty, Holyně u Svojšína, Svojšínský, Nynkov, Řebří (část DKM), Ošelín, Záhoří u Černošína, Pavlovice nad Mží, Vysoké Sedliště, Ústí nad Mží, Kočov, Brod nad Tichou, Planá u Mariánských Lázní (část DKM), Dolní Kramolín, Holubín
  - analogová katastrální mapa v měřítku 1:1000 a 1:2880 v katastrálním území: Chodová Planá (část DKM)
- Karlovarský kraj, katastrální pracoviště Cheb
  - DKM v katastrálních územích: Salajna, Horní Lažany u Lipové, Dolní Lažany u Lipové, Doubrava u Lipové, Lipová u Chebu, Stebnice, Mechová, Dřenice u Chebu, Podhrad
  - KMD v katastrálních územích: Chotěnov u Mariánských Lázní, Stanoviště u Mariánských Lázní, Mariánské Lázně (část DKM), Valy u Mariánských Lázní, Stará Voda u Mariánských Lázní (část DKM), Dolní Žandov (část DKM), Horní Žandov, Brtná u Dolního Žandova, Háje u Chebu (část DKM)
  - analogová katastrální mapa v měřítku 1:1000 v katastrálním území: Úšovice
  - analogová katastrální mapa v měřítku 1:1000 a 1:2880 v katastrálních územích: Lázně Kynžvart, Cheb
- WMS mapové služby Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (ČÚZK) v průběhu zpracování projektu

**Geodetické měření**

- Geodetická dokumentace „Kontrolní měření kolejí a výhybek na plzeňském a schirdinském zhlaví v žst. Cheb“, zpracovala SŽDC s.o., SŽG Praha, Pracoviště Plzeň 10/2016 – ÚOZI Ing. Průcha
- Geodetická dokumentace skutečného provedení stavby „Zvýšení traťové rychlosti Kynšperk – Cheb“, zaměřila fy Hrdlička spol. s r.o. 9-10/2013, zpracovala fy GEOZAV s.r.o. 5/2017 – ÚOZI Ing. Rožnovský
- Souborné zpracování geodetické části dokumentace skutečného provedení stavby „Optimalizace trati Cheb (mimo) – státní hranice SRN“, zpracovala fy OHL ŽS, a.s. 11/2015 – ÚOZI Ing. Bodejček
- Reambulace mapových podkladů z roku 2009 a zaměření nových mapových podkladů na trati 0211 v km 60,292 – 73,615, „Modernizace žst. Františkovy Lázně“, zpracovala SŽDC s.o., SŽG Praha, Pracoviště Plzeň 3-4/2017 – ÚOZI Ing. Průcha
- ostatní mapové podklady použity z DSPS stavby GSM-R III. koridor Beroun – Plzeň – Cheb, zpracoval SUDOP PRAHA a.s. 2015

**c.) 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;
- TS 2/2006-ZS Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení;
- TS 4/2008-Z Diagnostika ZZ na tratích vybavených ETCS;
- 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 „ETCS Plzeň (mimo) - Cheb“;
- 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 projektové 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. 173/1995 Sb., vyhl. 177/1996 Sb., ČSN 73 6380, TNŽ 34 2650, aj.;
- 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.

## A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Stavba dopravní infrastruktury, jako je „ETCS Plzeň (mimo) – Cheb“ 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.

- Modernizace trati Rokycany – Plzeň;
- Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví;
- Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská
- Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati
- Uzel Plzeň, 4. stavba – seřaďovací nádraží
- Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov
- GSM-R III. koridor, Beroun – Plzeň – Cheb;
- GSM-R Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova/Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb
- Modernizace ŽST. Cheb
- DOZ Rokycany (mimo) – Cheb (mimo)

### **Modernizace trati Rokycany – Plzeň**

Stavba je železniční liniovou stavbou z podstatné části vedenou po stávajícím tělese dráhy trati Praha – Plzeň. V úseku mezi dálničním mostem a zastávkou Klabava dochází k vyosení ze stávající stopy z důvodu zlepšení rychlostních parametrů trati. Mezi Ejovicemi a Plzní-Doubravkou je navržena přeložka, když trať je v tomto úseku navržena zcela mimo stávající vedení trati přes Chrást u Plzně. Umístění přeložky bylo voleno ve větší části i ve shodě s výhledovou polohou VRT, která je zde pro tento investiční záměr územně chráněna. Tomuto výhledovému záměru jsou přizpůsobeny i návrhové parametry překládané modernizované trati tak, aby v budoucnu nedocházelo k dalším stavebním úpravám na již hotovém úseku trati.

Účelem modernizace, tedy i této stavby, je především dosažení vyšších rychlostních parametrů trati pro zkrácení jízdní doby vlakových spojů a zároveň provedení modernizace stávající železničních staveb a zařízení tak, aby odpovídala současným požadovaným technickým parametrům pro zvýšení rychlosti na trati a současně i zvýšení bezpečnosti železničního provozu, v neposlední řadě i podmínkám interoperability. Rozhodujícím přínosem je dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC – GC, modernizací stávajícího zabezpečovacího zařízení zajištění požadované propustnosti a zvýšení maximální traťové rychlosti až do hodnoty 160km/h, Ve výhledu je pak uvažováno s rychlostí až 200 km/h. a to od místa uvažovaného napojení VRT do konvenční trati až k výjezdovému portálu tunelu Chlum, což představuje úsek dlouhý přibližně 4km.

***Stavba je v současné době v realizaci.***

### **Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví**

Stavba „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“ je prostorově vymezena úpravou kolejí v rozsahu:

- Pražské zhlaví osobního nádraží včetně navázání na připravovanou stavbu „Rokycany – Plzeň“ ve směru na Prahu českobudějovické zhlaví osobního nádraží severní a střední část kolejíště osobního nádraží včetně ostrovních nástupišť 1-4
- Celé kolejíště Lobzy
- Propojení kolejíště Lobzy se seřaďovacím nádražím a prostor Ústředního stavědla
- Chebské zhlaví seřaďovacího nádraží a průjezd seřaďovacím nádražím ve směru na Žatec

Zbývající část osobního nádraží = chebské zhlaví včetně obou přemostění ulice Mikulášské a jižní část kolejíště s nástupišti č.5 a 6, je součástí související samostatné stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, mosty Mikulášská“.

Ze stavebních objektů je ve stavbě „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ zcela jednoznačně dominující železniční svršek a spodek. V hlavních kolejích bude použit svršek UIC 60, v ostatních kolejích železniční svršek S49. V manipulačních kolejích se maximálně využije výzisku v rámci stavby. Výhybkové konstrukce jsou standardní, s rychlostí do odbočné větve do 60km/h. Realizací stavby se zvyšuje průjezdná rychlost v kolejích 3.TŽK na 80km/h.

Další významnou skupinu stavebních objektů představují pozemní stavby. Budova centrálního stávkedla je situována v prostoru trianglu. Jedná se o dvoupodlažní budovu na obdélníkovém půdorysu. Funkční využití je výhradně pro umístění technologických zařízení a obsluhující personál. Dále jsou to rekonstrukce stávajícího zastřešení nástupišť č.2 a 3 se zachováním jejich historické hodnoty a výstavba zastřešení nového ostrovního nástupiště č.1 a 4.

Z provozních souborů pak převažuje jednoznačně zabezpečovací zařízení. Buduje se zcela nové zařízení 3. kategorie splňující podmínky interoperability, do kterého bude postupně integrováno zabezpečení celého uzlu. Zařízení včetně obsluhujícího personálu je umístěno v budově centrálního stávkedla v prostoru trianglu.

Dalším významným provozním souborem je sdělovací zařízení. Integruje do sebe informační systém pro cestující, diagnostická zařízení, protipožární signalizace, kamerové systémy a především přenosové systémy pro další nadstavby jako dálkové řízení a další.

***Stavba je v současné době v realizaci.***

#### **Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská**

Stavba „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ je prostorově vymezena úpravou kolejí v rozsahu :

- Chebské zhlaví osobního nádraží a železniční trať na Cheb a Klatovy až k mostům přes Radbuzu (navázání na již zrealizovanou stavbu „Průjezd Uzlem Plzeň ve směru 3.TŽK“)
- Jižní část kolejíště osobního nádraží včetně ostrovních nástupišť 5 a 6
- Odstavné kolejíště v prostoru dnešního seřaďovacího nádraží s návazností na DKV

Kolejíště a nástupiště navrhované ve stavbě „Uzel Plzeň, 2.stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ doplňují do cílového stavu rekonstrukci osobního nádraží započatou ve stavbách „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ a „Průjezd Uzlem Plzeň ve směru 3.TŽK“.

***Stavba je v současné době v realizaci.***

#### **Uzel Plzeň, 3.stavba – přesmyk domažlické trati**

Hlavní staveniště se nachází převážně na stávajícím železničním tělese. Nový návrh směrového a výškového řešení byl proveden s cílem maximálně zachovat stávající polohu kolejí s ohledem na blízkou zástavbu, stísněné prostorové poměry a značné množství souvisejících objektů umělých staveb.

V lokalitě „přesmyku trati“ je navržena lokální přeložka železniční tratě Plzeň – Domažlice, pro jejíž realizaci je nutná i přeložka stávající komunikace I/26 – Domažlická. Z těchto důvodů zde dochází k záborům nedrážních pozemků a k demolicím stávajících objektů. Stavba je v této lokalitě z větší části vedena *(i na základě dříve zpracovaných řešení úprav železničních tratí 712 /Praha/ - Plzeň - Domažlice a 713 /České Budějovice/ Plzeň – Cheb vč. přeložky silnice I/26)* v Územním plánu města Plzně jako veřejně prospěšná.



Charakter stavby rovněž ovlivňuje to, že její jednotlivé části budou realizovány (a uváděny do provozu) v závislosti na navržených stavebních postupech (viz část dokumentace B. 12. – Zásady organizace výstavby).

### **GSM-R III. koridor, Beroun – Plzeň – Cheb**

Přípravná dokumentace řeší výstavbu rádiového systému GSM-R a pokrytí signálem rádiového systému GSM-R v traťových úsecích: Beroun (mimo) – Zdice – Rokycany – Plzeň (trať č. 713); Plzeň – Cheb (trať č. 713); Cheb – st. hranice SRN (trať č. 713C); Cheb – Františkovy Lázně (trať č. 543A).

Stavba rozšiřuje síť pozemních základnových stanic a rozsah tratí pokrytých signálem sítě GSM-R v úseku Beroun – Plzeň o cca 60 km, v úseku Plzeň – Cheb – st. hranice SRN o cca 125 km, v úseku Cheb – Františkovy Lázně o cca 7 km. Celková délka pokrytí je cca 192 km.

Stavba dále řeší výstavbu pozemní telekomunikační infrastruktury, která je pro spuštění systému GSM-R nezbytně nutná, tj. výstavbu přenosového systému SDH a výstavbu optického kabelu ve vybraných úsecích.

***Stavba je v současné době v realizaci.***

### **DOZ Rokycany (mimo) – Cheb (mimo)**

Stavba řeší návrh dálkového řízení v traťovém úseku Rokycany (mimo) – Cheb (mimo). Centrální dispečerské pracoviště pro tento řízený traťový úsek bude umístěno v objektu CDP Praha. Stavba objektu CDP Praha byla realizována samostatnou stavbou. V rámci této připravované stavby dojde pouze k vybavení příslušných dispečerských sálů pro řízení dopravy. Jedná se o dovybavení dispečerského sálu pro řízení traťového úseku Beroun (mimo) – Rokycany (včetně) s rozšířením o úsek Rokycany – Plzeň (mimo) – Cheb (mimo) a v budoucnu také o úsek Plzeň (mimo) – Domažlice – Česká Kubice.

Pro traťový úsek Rokycany (mimo) – Cheb (mimo) bude realizováno pracoviště pohotovostního výpravčího, které bude umístěno v ŽST Plzeň hl. n. do objektu Ústředního stavědla v objektu Triangl a v žst Cheb.

Stavba bude rozdělena na dvě etapy, které budou samostatně realizovatelné. První etapa bude navazovat na dokončení stavby „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“ a bude řešit převedení stávajícího dálkového ovládání tratě Plzeň – Cheb z Plzně do CDP Praha, zapojení úseku Rokycany – Plzeň do CDP Praha, úpravu ovládání tratě Rokycany – Nezvěstice (DOZ), úpravu ovládání tratě Ejovice – Radnice (D3), převedení ovládání tratě Pňovany – Bezručice (D3) z Pňovan do Mariánských Lázní. Trať Ejovice – Radnice bude dočasně dirigována z ŽST Rokycany, trať Pňovany – Bezručice a trať Mariánské Lázně – Bečov nad Teplou budou nově dirigovány z ŽST Mariánské Lázně. Souhlasové tlačítko dispečera D3 pro trať Ejovice – Radnice bude zřízeno v ŽST Rokycany a souhlasová tlačítka pro tratě Pňovany – Bezručice a Mariánské Lázně – Bečov nad Teplou budou zřízeny v ŽST Mariánské Lázně. Budou vybudována pracoviště pohotovostního výpravčího v Plzni a v Chebu.

Druhá etapa bude navazovat na dokončení druhé a třetí stavby v uzlu Plzeň a bude řešit připojení uzlu Plzeň na ovládání z CDP Praha. K rozdělení na etapy dochází z důvodů, že obě podmiňující stavby, Modernizace tratě Rokycany – Plzeň a stavby v uzlu Plzeň nebudou dokončeny ve stejném období.

### **Modernizace ŽST Cheb**

Připravovaná stavba řeší rekonstrukci kolejí ŽST Cheb a úpravu nástupišť (výška hrany nástupiště 550 mm nad TK). Všechny nástupiště budou mít bezbariérový přístup, v celé délce budou vybaveny varovným pasem min. šířky 400mm umístěným 800 mm od nástupištní hrany pro nevidomé v souladu s ČSN 73 49 59. Rovněž budou na nástupištech umístěny vodící linie a bezpečnostní signální pásy a to v souladu se vzorovými listy. Pod rekonstruovanými kolejemi, včetně nových výhybek, bude provedena rekonstrukce železničního spodku. V rámci stavby bude provedena sanace mostu v km



454,545 – staniční podchod. Vzhledem k rozsahu rekonstrukce na železničním svršku bude rekonstruováno zabezpečovací a sdělovací zařízení, osvětlení nástupišť a EOVS. Rekonstrukce se dotkne též úprav NN, ochrany kabelů, KSU a TP. Projektová dokumentace rovněž uvažuje s úpravou zpevněných ploch.

VB (v projektu SO 20-10) a podchod pro cestující (v projektu SO 10-40) byly rozhodnutím Ministerstva kultury čj. MK 67701/2016 OPP ze dne 22. 11. 2016 prohlášeny kulturní památkou.

## A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Projektová 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.

### a.) Provozní soubory

#### D. Technologická část

##### D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

###### **D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)**

- PS 02-21-01 ŽST Cheb, balízy ETCS
- PS 02-21-02 ŽST Cheb, RBC
- PS 02-21-03 ŽST Cheb, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 02-21-04 ŽST Cheb, provizorní zabezpečovací zařízení
- PS 02-21-05 ŽST Cheb, úpravy SZZ St.1 - jih a St. 2 - sever
- PS 99-21-02 Úpravy TZZ Tršnice - Cheb

###### **D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)**

- PS 01-21-01 Plzeň (mimo) – Cheb (mimo), balízy ETCS
- PS 01-21-02 Plzeň (mimo) – Cheb (mimo), úpravy ZZ pro ETCS
- PS 01-21-03 Plzeň (mimo) – Cheb (mimo), RBC
- PS 01-21-04 Úpravy TZZ Lipová u Chebu – Cheb
- PS 01-21-05 Úpravy TZZ Cheb – státní hranice SRN (Schirnding)
- PS 01-21-06 TZZ Františkovy Lázně – Cheb

###### **D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)**

- PS 99-21-01 Úpravy v CDP Praha

##### D.2 Železniční sdělovací zařízení

###### **D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů**

- PS 02-22-01 ŽST Cheb, Místní kabelizace

###### **D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)**

- PS 02-22-02 ŽST Cheb, Sdělovací zařízení
- PS 02-22-03 ŽST Cheb, Úprava požární signalizace
- PS 02-22-04 ŽST Cheb, EZS

###### **D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cest., informační a kamerový systém)**

- PS 02-22-05 ŽST Cheb, Úprava informačního zařízení, rozhlasu a kamerového systému

###### **D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)**

- PS 02-22-06 ŽST Cheb, Úprava rádiového systému (TRS, MRS)
- PS 01-22-01 BTS 170 ŽST Planá u Mariánských Lázní, doplnění

- PS 01-22-02 BTS 178 ŽST Cheb, úprava a doplnění

#### ***D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení***

- PS 99-22-01 Systém DDTS – doplnění
- PS 99-22-02 Úprava neproměnných návěstí pro GSM-R v úseku Plzeň - Cheb

### **D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**

#### ***D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)***

- PS 02-23-01 ŽST. Cheb, úprava DŘT
- PS 99-23-01 ED Plzeň, doplnění DŘT

#### ***D.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení***

- PS 02-03-01 ŽST Cheb, TS25/0,46kV pro EOv včetně napájecí přípojky VN
- PS 02-03-02 ŽST Cheb, TS25/0,40kV pro SSZT včetně napájecí přípojky VN

## **b.) Stavební objekty**

### **E. Stavební objekty**

#### **E.2 Pozemní stavební objekty**

##### ***E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)***

- SO 02-51-01 ŽST Cheb, stavební úpravy ve VB
- SO 02-51-02 ŽST Cheb, úprava kabelovodu

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

##### ***E.3.1 Trakční vedení***

- SO 02-61-01 ŽST Cheb, připojení transformátorů EOv na TV
- SO 02-61-02 ŽST Cheb, připojení transformátorů SSZT na TV

##### ***E.3.4 Ohřev výměn***

- SO 02-64-01 ŽST Cheb, elektrický ohřev výhybek

##### ***E.3.6 Rozvody vvn, vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů***

- SO 02-66-01 ŽST Cheb, rozvody nn a osvětlení
- SO 02-66-02 ŽST Cheb, přípojka nn pro zabezpečovací zařízení
- SO 02-66-03 ŽST Cheb, přeložky stávajícího kabelového vedení v kabelovodu ev. km.
- SO 02-66-04 ŽST Cheb, úprava DOÚO

##### ***E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí***

- SO 02-67-01 ŽST Cheb, ukolejnění vodivých konstrukcí

## 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)

Cílem evropského systému ERTMS (systém pro řízení železniční dopravy), jehož součástí je ETCS, je zajištění jednotného systému pro řízení železniční dopravy v rámci celé Evropské Unie. V současné době jsou národní systémy odlišné a navzájem neslučitelné. Systém ERTMS/ETCS zajišťuje jednotné standardy, které jsou specifikované v příslušných závazných technických předpisech. K jejich postupnému zavádění do národních železničních sítí se ČR zavázalo na základě mezinárodních dohod a ujednání. Systém ETCS byl vyvinut jako jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení, které dokáže zajistit bezbariérový provoz systémů mezi odlišnými zabezpečovacími systémy jednotlivých národních železnic. Systém ETCS jako jediné zabezpečovací zařízení splňuje podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2008/57/ES.

Jedná se o stavbu zabezpečovacího systému, který bude tvořit nedílnou část infrastruktury v rámci celkové koncepce rozvoje systému ERTMS na železniční síti České republiky. Stavba je realizovaná v souladu s Národním implementačním plánem ERTMS pro Českou republiku, schváleného poradou ministra dopravy 18.9.2007 ve znění následných aktualizací.

Budovaný systém ETCS L2 je nezbytným předpokladem pro:

- Naplnění požadavků nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 pro hlavní síť;
- Zvýšení bezpečnosti železničního provozu;
- Optimalizaci podmínek pro řízení železničního provozu;
- Začlenění do systému evropských železnic a dosažení interoperability na transevropských konvenčních tratích;
- Dosažení podmínek interoperability na nákladních železničních koridorech dle Nařízení č. 913/2010/EU ze dne 22. září 2010 – RFC 9;

Rozšiřování tranzitní dopravy a s tím související konkurenceschopností vůči dálkové silniční a letecké dopravě.

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

Výstavba systému ETCS splňuje všechny podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2008/57/ES respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém CCS – řízení a zabezpečení. Doplnění sítě GSM-R je navrženo podle mezinárodního standardu-technického předpisu EIRENE (standard Evropské integrované traťové rádiové sítě). Na základě tohoto standardu byl proveden výpočet návrhu doplnění sítě. Tomuto standardu musí odpovídat i zvolený systém vybraný na základě veřejné soutěže a zároveň musí být plně kompatibilní s již stávající a funkční GSM-R sítí provozovanou SŽDC.

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

Vybavení III.TŽK v úseku Plzeň (mimo) - Cheb systémem ETCS L2 vychází z mezinárodních závazků plynoucích z ustanovení evropských nákladních koridorů (RFC) a dále z Národního implementačního plánu ERTMS/ETCS pro Českou republiku.

Situování nových základnových stanic BTS sítě GSM-R vychází z výsledků výpočtů šíření a měření radiového signálu od stávajících základnových stanic a provedených místních šetření za účasti rozhodujících drážních složek (SŽDC – SSZ, OŘ, TÚDC, O14, ČD RSM a ČD-Telematika).

Zápisy z jednotlivých místních šetření jsou součástí přípravné dokumentace – dokladová část. Při umístění jednotlivých BTS se dále vycházelo z následujících požadavků:

- Přednostní umístění BTS na pozemcích SŽDC;
- Přednostní umístění v žel. stanici, zastávce, případně v jiném objektu železnic;
- Umístění v místě možného napojení na železniční optické kabely a přenosové systémy;
- Umístění v místě s možností snadného napojení na zdroj elektrické energie železnic;
- Možnost umístění technologie ve vnitřních prostorech určených pro železniční sdělovací techniku.

Rozsah nového zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení včetně vyvolaných stavebních úprav a rekonstrukcí v dopravnách; nezbytné stavební úpravy ve VB jednotlivých dopravných byl dohodnut a projednán na jednotlivých výrobních poradách. Hlavním účelem stavby je úprava stávajícího technologického zabezpečovacího zařízení v úseku stavby a zajištění nového moderního systému ERTMS.

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, TÚDC, ČD-T a SS západ. Při místním šetření byly vytipovány prostory pro umístění technologického zařízení v jednotlivých dopravnách, umístění zařízení a stavebních částí v kolejišti včetně návrhu vedení nových kabelových tras sítí silnoproudu a zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

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

## **A.10 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu**

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko-bezpečnostní zkoušky a zároveň určuje jeho délku.

### **a.) Doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby**

Délku zkušebního provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb. a u mostů může trvat až 24 měsíců.

### **b.) Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání**

U stavby „ETCS Plzeň (mimo) - Cheb“ se předpokládá postupné předávání stavby do zkušebního provozu resp. do užívání po tzv. „provozuschopných celcích“, které jsou určeny na základě návrhu plánu organizace výstavby. Jedná se zejména o úseky s vlastní RBC.

### **c.) Seznam provizorních objektů**

V rámci předpokládaných stavebních úprav ve stavbě nejsou navrženy samostatné provizorní provozní soubory. U souborů, které nelze realizovat přímo v konečném stavu, jsou navrženy v rámci těchto souborů přechodové stavy v souladu s navrženým postupem výstavby.

## **A.11 Provozní soubory a stavební objekty podléhající technicko – bezpečnostní zkoušce**

Technickou – bezpečnostní zkouškou (TZB) se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu.

TZB podléhají dle vyhlášky 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje dle profesí § 6 (hlava III.) zmíněné vyhlášky.

TZB se zahajuje na základě ověření:

- Provozní způsobilosti určených technických zařízení;
- Zaměření prostorové průchodnosti.

Na základě technicko – bezpečnostní zkoušky se povoluje speciálním stavebním úřadem zkušební provoz a určuje jeho délka.

## A.12 Členění projektové dokumentace

Projektová dokumentace stavby 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)

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

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

**I. Geodetická dokumentace**

I.1 Technická zpráva	
I.2 Majetkoprávní část	
I.3 Geodetické a mapové podklady	