

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	ZAPRACOVÁNÍ PŘÍPOMÍNEK	04/2014
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
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. MILOŠ KRAMEŠ

Garant profese:

-

Zpracovatel části:



IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7
telefon: +420 255 733 111
fax: +420 255 733 605
e-mail: info@ikpce.com

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. MARKÉTA HAMPLOVÁ	ING. PAVEL JAŠEK	kolektiv	ING. MARKÉTA HAMPLOVÁ

Název akce:

**MODERNIZACE TRATI NEMANICE I - ŠEVĚTÍN, 1.STAVBA,
ÚPRAVY PRO ETCS, 2.ČÁST**

Číslo smlouvy:

13 122 201

Projektový stupeň:

PD

Část:

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Datum:

03/2014

Číslo části:

A

Název přílohy:

Průvodní zpráva

Měřítko:

Počet formátů:

- 24 A4

Číslo přílohy:

-

Přípravná dokumentace stavby

"Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, příprava pro ETCS, 2.část"

ISPROFIN: 327 360 4901

A. Průvodní zpráva

Obsah:	str.
A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA.....	1
A.1. ÚVODNÍ ÚDAJE	3
A.2. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU	4
a) Údaje o umístění stavby	4
b) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci	4
c) Údaje o souladu záměru (přípravné dokumentace) s územně plánovací dokumentací	4
d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	5
e) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	5
f) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území	5
g) Poloha vůči záplavovému území	6
h) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí	6
i) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy	6
j) Zajištění vody a energií po dobu výstavby	7
A.3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ	7
a) Účel užívání stavby	7
b) Trvání stavby	8
c) Charakter stavby	8
d) Etapizace výstavby	8
e) Údaje o dotčené železniční dráze	8
f) Projektované kapacity stavby	8
A.4. ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY	10
a) Základní údaje o kapacitě stavby	10
b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	11
c) Celková spotřeba vody	11
d) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod	11
e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě	11
f) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	11
A.5. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	11
A.6. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	12
A.7. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAŽUJÍCÍMI STAVBAMI	14
A.8. ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY	15
A.8.1 Technologická část D	15

A.8.2.	Stavební část E.....	16
A.9.	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ.....	17
a)	<i>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)</i>	<i>17</i>
b)	<i>Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby</i>	<i>18</i>
c)	<i>Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele.....</i>	<i>19</i>
A.10.	ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE	19

Praha, březen 2014

A.1. Úvodní údaje

Název stavby: **Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. Stavba, úpravy pro ETCS, 2.část**

ISPROFIN: **327 360 4901**

Stupeň dokumentace: **přípravná dokumentace**

Charakter stavby: **liniová stavba, rekonstrukce a modernizace**

Odvětví: **železniční doprava**

Místo stavby: **železniční trať České Budějovice - Praha, t.ú. Ševětín - Dynín**

Městský úřad: **České Budějovice**

Obecní úřady: **Bošilec, Dynín, Neplachov, Ševětín,**

Region: **jihočeský**

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

Zápis v OR: **MS v Praze, oddíl A, vložka 48384**

IČ: **70994234**

DIČ: **CZ 70994234**

Smluvní korespondence: **Správa železniční dopravní cesty, s.o.,
STAVEBNÍ SPRÁVA ZÁPAD
Sokolovská 1955/278, Praha 9, 190 00**

Zhotovitel: **SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3**

Zápis v OR: **MS v Praze, oddíl B, č.vložky 6088**

IČ: **25793349**

DIČ: **CZ 25793349**

Číslo smlouvy objednatele: **E618-S-0518/2013/Ma**

Číslo smlouvy zhotovitele: **13 122 201**

Zpracovatel rozhodující části dokumentace : **IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7**

Termín odevzdání: **31. 3. 2014**

A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku

a) Údaje o umístění stavby

Modernizovaný úsek trati Ševětín - Dynín je součástí celostátní dráhy. Konkrétně se jedná o stávající trať Č. Budějovice – Benešov u Prahy. Začátek trati je v Českých Budějovicích, konec trati v Benešově u Prahy.

Označení traťových úseků (TU) a definičních úseků (DU):

Po realizaci uvedené stavby modernizace se číslování TUDU nezmění:

Vlastní stavba se nachází v Jihočeském kraji, okrese České Budějovice, na území obcí (v abecedním pořádku):

- Bošilec
- Dynín
- Neplachov
- Ševětín

Kompetentní obcí s rozšířenou působností je město zde České Budějovice.

Stavba je umístěna na pozemcích v následujících katastrálních územích (v abecedním pořádku):

- Bošilec
- Dynín
- Neplachov
- Ševětín

b) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci

Pro dotčenou oblast stavby je rozhodující územně plánovací dokumentací ÚP vyššího celku, tj. **Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje**, které vydalo Zastupitelstvo Jihočeského kraje na svém zasedání dne 13.9.2011.

Tyto zásady navazují na již neplatný územní plán velkého územního celku Českobudějovické sídelní regionální aglomerace, který na základě §187 odst.2 zák.č.183/2006 Sb. (stavebního zákona) pozbyl platnost.

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

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

Vzhledem k tomu, že se navržená stavba primárně odehrává na stávajícím pozemku dráhy a zábory jsou pro modernizovaný úsek trati minimalizovány, je zde soulad s územně plánovací dokumentací jak na úrovni jednotlivých dotčených obcí, tak z pohledu ÚP vyššího celku

U trvalých záborů pozemků se jedná především o dlouhodobě nedorozřešené vlastnické vztahy k pozemkům na nichž již dnes dráha leží a dále o nové trvalé zábory před žst. Dynín pro nutné rozšíření tělesa dráhy vyvolané vysunutím zastávky Dynín-zastávka před tuto železniční stanici a dále pro novou místní komunikaci podél žst. Dynín. Pro realizaci stavby jsou pak navrženy dočasné zábory v nezbytném rozsahu.

Vzhledem k tomu, že stávající provozovaná trať je zanesena do všech územně plánovacích dokumentací, jako veřejně prospěšná stavba je soulad s územně plánovací dokumentací nezpochybnitelný.

d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

V době zpracování přípravné dokumentace stavby „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1.stavba, úpravy pro ETCS, 2.část“ nebyly projektantovi známy žádné požadavky dotčených orgánů ve vztahu k navrženému řešení.

e) 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.

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

Geomorfologie

Z hlediska regionálního geomorfologického členění (Czudek et al. 1972, 1973) náleží zájmové území do Třeboňské pánve, která je dílčí částí Jihočeské pánve.

Morfologie terénu je poměrně nevýrazná. Nadmořská výška v trase trati kolísá v rozmezí cca 475 – 420m n.m., přičemž generelně ve směru staničení trati klesá, v širším okolí trati dosahuje až 500m n.m.

Předkvartérní podklad

Předkvartérní podklad budují sedimentární horniny mezozoika (křída) a terciéru a vyvřelé horniny paleozoika (granity) a metamorfované horniny prekambria (pararuly).

Granity a pararuly vystupují z podloží křídových sedimentů v okolí Ševětína. Ve vrtech v trase trati však byly zastíženy i severněji, v podloží kvartérních sedimentů. Při povrchu jsou zcela až silně zvětralé, charakteru silně ulehleho až stmeleného písku jílovitého a písku s příměsí jemnozrnné zeminy.

Křídové sedimenty jsou silně proměnlivého litologického složení a velmi pestrého zbarvení. Jsou to zejména různé druhy cihlové červených, bílých, červenohnědých, žlutých a fialových jílů a písků s častými vzájemnými faciálními přechody. Uložení patří do klíkovského souvrství, které je tvořeno spodním a svrchním oddílem, kdy se sedimentační prostředí pánve postupně měnilo od říčního až po jezerní. Ve spodním oddílu jsou zastoupeny hrubozrnné bílé kaolinické pískovce až slepence, rudohnědé, většinou pestře mramorované písčité jílovce a prachovce až tmavošedé jílovce a jílovité pískovce. Svrchní oddíl je tvořen bělošedými, pestrými, rudočervenými až masově rudými jíly až jílovci a kaolinickými písky až pískovci. Sedimenty jsou velmi slabě zpevněné.

Ojedinelé reliktové terciérní sedimenty v nadloží mezozoika jsou v zájmové oblasti tvořeny mydlovarským souvrstvím. Zastoupeny jsou zeminami až poloskalními horninami charakteru šedozelených písků až pískovců a jílů, jemně písčitých.

Tektonika a seismická aktivita

Třeboňská pánev byla založena na pokleslých krátech moldanubika. Starší hlubinná tektonika má hlavní směry JJV – SSZ a JJZ – SSV. Mladší hlubinná tektonika porušuje

starší. Její tektonické směry jsou VJV – ZSZ. Význam této tektoniky však pro stavbu nemá větší význam, protože se její účinky vytrácejí v mocných souvrstvích sedimentů.

Ve smyslu ČSN 730036 nepatří zájmové území do seismických oblastí, není proto nutné uvažovat účinky zemětřesení.

Kvartérní pokryv

Kvartérní pokryv je v zájmovém úseku budován deluviálními, fluviálními a eolickými sedimenty, uloženinami vodních nádrží a navážkami.

Eolické sedimenty tvoří převážně sprašové hlíny, převažujícími nad sprašemi. Zastoupeny jsou zeminami charakteru písčitojílovitých až jílovitopísčitých hlín až po drťovité hlíny, které bývají svrchu mramorované, při bázi písčitéjší.

Výskyt fluviálních sedimentů je v zájmovém území vázán na místní vodoteče. Sedimenty jsou většinou budovány písčitymi, hlinitými a jílovitými holocenními náplavami o malých mocnostech a nízkém stupni konzistence. Uložení vodních nádrží tvoří převážně jílovité sedimenty. Ojedinele se mohou vyskytovat v blízkosti rybníků polohy organických zemin (rašeliny) mocnosti až 2m.

Deluviální sedimenty jsou většinou zastoupené hlinitými a písčitymi zeminami. V zájmovém území mají největší plošné rozšíření. Většinou však dosahují malých a nevýznamných mocností.

Navážky o větších mocnostech se vyskytují v železničních stanicích a náspech trati ČD (popř. jiných komunikací) a dále v místech záhozů opěr, v zastavěném území, apod. Navážky jsou různorodé, v tělesech násypů se do hloubek sondování většinou vyskytovaly navážky z místního horninového materiálu, případně z výzisku a škváry.

Podzemní voda

Sedimentární výplň pánve lze, vzhledem k variabilitě litologických typů zemin, charakterizovat jako vícekolektorový zvodněný systém, často s mnohonásobným střídáním průlinových kolektorů a nepropustných izolátorů. Podzemní voda v uzavřených kolektorech je s napjatou hladinou.

V kvartérních sedimentech je významnější průlinová zvodeň vyvinuta v propustných polohách deluviálních a fluviálních sedimentů. Hydraulicky obvykle souvisí s podložním pánevním zvodněným systémem. I v těchto kolektorech však propustnost kolísá v závislosti na faciálních změnách v zrnitostním složení zemin. Rovněž míra zvodnění bývá v závislosti na odlišné výškové pozici vůči vodním tokům rozdílná.

g) Poloha vůči záplavovému území

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

Riziková území při přívalových srážkách

Stavba se nenachází v území ohroženém přívalovými povodněmi.. (www.povis.cz)

h) 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.

i) 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 II. třídy, jakož i stávajících místních a

účelových komunikací. Bližší informace jsou uvedeny v souhrnné části dokumentace kap. B.12 Organizace výstavby..

j) Zajištění vody a energií po dobu výstavby

Uvedené problematice se věnuje část dokumentace B.12. Organizace výstavby.,

A.3. Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Účel užívání stavby

Koncepce rozvoje železniční infrastruktury České republiky (ČR) vychází z potřeby kompatibility tratí evropského významu a závazků, na které ČR přistoupila v rámci přijetí dohod AGC a TER. Jednou z rozhodujících železničních magistrál je i transevropská trasa E55, která na území ČR je definována jako IV. Železniční tranzitní koridor Děčín st.hr. – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště st.hr.

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 Ševětín - Dynín je jednou ze souboru staveb IV. tranzitního koridoru. V tomto úseku byla již zpracována přípravná dokumentace (PD) na stavbu „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1. část - úsek Ševětín – Horusice“, kterou v roce 20031 dokončila firma ILF CE, s.r.o. Tato předchozí dokumentace řešila daný úsek, jako modernizaci dvojkolejné trati vedenou z větší části (převážně) ve staré stopě, s realizací dvou přeložek tratě za žst. Ševětín. Tato přípravná dokumentace pak byla v roce 2011 částečně aktualizována f. IKP CE, s.r.o. v rámci stavby „Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí, 1.část, Ševětín – Horusice“. V úseku Dynín – Horusice PD řešila zdvoukolejnění dosud jednokolejného úseku vč. přeložky tratě v oblasti horusických blat. Na základě schválené PD a po vydání ÚR pak byl v roce 2013 vypracován projekt stavby „Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí, 1.část, Ševětín – Horusice“a v současné době je stavba připravena k realizaci.

Podle Zadávací dokumentace PD „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část“ řeší v úseku žst. Ševětín km cca 25,000– žst. Dynín km 29,303 **modernizaci v rozsahu dle Směrnice SŽDC 16/2005 a TSI CR pro rychlost nejméně V=160 km/h (GPK pro V=200 km/h) na stávajícím drážním tělese**, která pak přímo navazuje na modernizaci tratě v úseku Dynín – Horusice..

Díky charakteru navrženého řešení se jedná o dopravní stavbu, která bude sloužit k veřejné dopravě nákladů a cestujících po železnici. Navržené parametry stavby vedou ke splnění kladených na interoperabilitu železniční sítě evropského významu .

Jedná se **splnění požadavků TSI** (technické specifikace interoperability). Konkrétně pak o **subsystém TSI CCS** (zabezpečení a řízení) se zavedením systému ETCS, dále o **subsystém TSI INS** (infrastruktura) a o **subsystém TSI CR ENE** (energie) a jejich realizace by měla být ukončena s ohledem na mezinárodní závazky nejpozději v průběhu roku 2018.

Takto definovaná stavba „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1.stavba, úpravy pro ETCS, 2.část“ si klade za cíl splnit uvedené požadavky Dle Směrnic SŽDC pro modernizaci a TSI v daném časovém limitu.

b) Trvání stavby

Dle zadání pro zpracování přípravné dokumentace se jedná o plnohodnotnou modernizaci tratě kde je předpokládána životnost navržené stavební části až 100 roků. Technologické vybavení stavby bude mít životnost kratší zejména s ohledem na morální zastarání v současné době bouřlivého rozvoje techniky.

c) Charakter stavby

Dle obsahu řešení stavby se jedná jednoznačně o modernizaci tratě na stávajícím tělese provozované liniové stavby dráhy.

d) Etapizace výstavby

Uvedené problematice se věnuje souhrnná část dokumentace v kapitole B.12 Organizace výstavby.

e) Údaje o dotčené železniční dráze

Stavba dle zadávací dokumentace je definována takto:

Začátek stavby je na konci navazující - v souběhu zpracovávané přípravné dokumentaci úseku Nemanice I – Ševětín stavby „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1.stavba, úpravy pro ETCS, 1.část“ - ve stávajícím **km 25,0** za ŽST Ševětín, který se nachází v mezistaničním úseku Ševětín – Dynín.

Fyzicky se místo počátku stavby nachází na násypu stávajícího dvoukolejného železničního tělesa za železničním mostem v blízkosti zemědělské usedlosti „Švamberk“.

Konec stavby je situován do stávajícího **km 29,303**, který se nachází v žst. Dynín na veselském zhlaví a je totožný se začátkem stavby „Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí, 1.část, Ševětín – Horusice“, která je již zpracována ve stupni projekt a v současné době připravena k realizaci.

Staničení začátku i konce stavby je vztaženo k trati České Budějovice – Praha a zpětně navazuje na staničení stavby „Modernizace trati Ševětín Veselí nad Lužnicí, 1.část, Ševětín – Horusice“.

Všechny údaje uvedené v dokumentaci mají vztah ke stávajícímu staničení trati.

f) Projektované kapacity stavby

Na základě řešení přípravné dokumentace uvádíme základní údaje:

<i>Délka modernizovaného úseku</i>	<i>4,303 km</i>
<i>Rozsah stavby (stávající staničení)</i>	<i>25,000 – 29,303</i>
<i>Stávající stanice (Dynín)</i>	<i>1</i>
<i>Stávající zastávky (Neplachov)</i>	<i>1</i>
<i>Počet výhybek zabezpečených SZZ celkem</i>	<i>7ks</i>
<i>Elektrický ohřev výměn celkem (navýšení/redukce)</i>	<i>6ks</i>
<i>Směrová a výšková úprava koleje S 49</i>	<i>552m</i>
<i>Směrová a výšková úprava koleje UIC60</i>	<i>288 m</i>

<i>Zřízení koleje UIC60</i>	<i>8 687m</i>
<i>Zřízení koleje S 49 (užitá, regenerovaná)</i>	<i>1 517m</i>
<i>Zřízení výhybek UIC60</i>	<i>6ks</i>
<i>Zřízení výhybek S 49</i>	<i>1ks</i>
<i>Demontáž výhybek (S 49)</i>	<i>7ks</i>
<i>Demontáž koleje (S 49)</i>	<i>10 087m</i>
<i>Technologické objekty - obestavěný prostor:</i>	<i>0</i>
<i>Celkem m³</i>	<i>0</i>
<i>Most železniční – rekonstrukce, sanace</i>	<i>3</i>
<i>Most železniční – přestavba nosné konstrukce</i>	<i>1</i>
<i>Most železniční – novostavba (podchod pro pěší)</i>	<i>1</i>
<i>Propustek železniční – rekonstrukce, sanace</i>	<i>0</i>
<i>Propustek železniční – přestavba</i>	<i>1</i>
<i>Propustek silniční/lávka pro pěší -novostavba</i>	<i>2</i>
<i>Lávka pro pěší – zrušení (z. Neplachov)</i>	<i>1</i>
<i>Úpravy TV :</i>	
<i>Stavební úpravy TV</i>	<i>8,7 km</i>
<i>Montážní úpravy TV</i>	<i>11,2 km</i>
<i>Demontáž stávajícího TV</i>	<i>8,7 km</i>
<i>Spotřeba elektrické energie pro EO V</i>	<i>135 MWh/rok</i>
<i>Spotřeba elektrické energie pro napájení zab.zař.</i>	<i>382 MWh/rok</i>
<i>Nároky na zábor zemědělské půdy (ZPF):</i>	
<i>- Trvalý</i>	<i>8 439 m²</i>
<i>- Dočasný nad jeden rok</i>	<i>9 329 m²</i>
<i>- Dočasný do jednoho roku</i>	<i>288 m²</i>
<i>Nároky na zábor lesní půdy (PUFL):</i>	
<i>- Trvalý</i>	<i>0 m²</i>
<i>- Dočasný</i>	<i>0 m²</i>
<i>Nároky na zábor ostatní půdy :</i>	
<i>- Trvalý</i>	<i>5 434 m²</i>
<i>- Dočasný</i>	<i>16 733 m²</i>

A.4 Orientační údaje stavby

a) Základní údaje o kapacitě stavby

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

<i>Počet výhybek zabezpečených SZZ celkem</i>	<i>7ks</i>
<i>Elektrický ohřev výměn celkem (navýšení/redukce)</i>	<i>6ks</i>
<i>Zřízení koleje UIC60</i>	<i>8 687m</i>
<i>Zřízení koleje S 49 (užitá, regenerovaná)</i>	<i>1 517m</i>
<i>Zřízení výhybek UIC60</i>	<i>6ks</i>
<i>Zřízení výhybek S 49</i>	<i>1ks</i>
<i>Technologické objekty - obestavěný prostor:</i>	<i>0</i>
<i>Celkem m³</i>	<i>0</i>
<i>Most železniční – rekonstrukce, sanace</i>	<i>3</i>
<i>Most železniční – přestavba nosné konstrukce</i>	<i>1</i>
<i>Most železniční – novostavba (podchod pro pěší)</i>	<i>1</i>
<i>Propustek železniční – rekonstrukce, sanace</i>	<i>0</i>
<i>Propustek železniční – přestavba</i>	<i>1</i>
<i>Propustek silniční/lávka pro pěší -novostavba</i>	<i>2</i>
<i>Lávka pro pěší – zrušení (z. Neplachov)</i>	<i>1</i>
<i>Úpravy TV :</i>	
<i>Stavební úpravy TV</i>	<i>8,7 km</i>
<i>Montážní úpravy TV</i>	<i>11,2 km</i>
<i>Demontáž stávajícího TV</i>	<i>8,7 km</i>
<i>Nároky na zábor zemědělské půdy (ZPF):</i>	
<i>- Trvalý</i>	<i>8 439 m²</i>
<i>- Dočasný nad jeden rok</i>	<i>9 329 m²</i>
<i>- Dočasný do jednoho roku</i>	<i>288 m²</i>
<i>Nároky na zábor lesní půdy (PUFL):</i>	<i>0 m²</i>
<i>Nároky na zábor ostatní půdy :</i>	
<i>- Trvalý</i>	<i>5 434 m²</i>
<i>- Dočasný</i>	<i>16 733 m²</i>

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

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.

Spotřeba elektrické energie pro EOv: spotřeba celkem(odhad): 135 MWh/rok

Spotřeba elektrické energie pro napájení zab.zař.: 382 MWh/rok

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

V zadávacích podkladech nejsou uvedeny reálné lhůty zahájení a realizace stavby. 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	31.3.2014
- vydání územního rozhodnutí	31.8.2014
- schválení přípravné dokumentace do	31.8.2014
- doplnění geotechnických podkladů pro projekt stavby	30.11.2014
- ukončení výběrového řízení na projekt stavby	30.4.2015
- zpracování projektu stavby do	30.4.2016
- vydání stavebního povolení	31.10.2016
- zahájení realizace stavby	27.2.2017
- ukončení stavby	do 27.5.2018

Pro zpracování projektové dokumentace je vhodné doplnit geotechnický a stavebnětechnický průzkum zvláště některých mostních objektů.

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. Časová provázanost by umožňovala efektivní využití rozhodujících objemů hmot (výkopy, násypy), jakož i efektivní využití výluk železniční dopravy i u dalších jednotlivých staveb. Vhodnou koordinací výstavby navazujících staveb je možno případně ještě snížit náklady výstavby.

A.6. Přehled výchozích podkladů

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

Podklady předané zadavatelem:

- Zadávací podmínky k veřejné soutěži na vypracování dokumentace
- Rozhodnutí a oznámení zadavatele o přidělení veřejné zakázky a návazně podepsané smlouvy o dílo
- Zadávací dokumentace na PD a ZP
- Směrnice GR č. 11/2006 - Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních (ve znění změny č. 1 přílohy č. 1, účinnost od 1. dubna 2012)
- Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“
- Přípravná dokumentace Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1. část - úsek Ševětín – Horusice, zpracoval ILF CE, s.r.o. v roce 2003
- Přípravná dokumentace (aktualizace) Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, I část, úsek Ševětín – Horusice, zpracoval IKP CE v roce 2011
- Projekt Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1. část, Ševětín – Horusice, zpracoval IKP CE v roce 2013
- Aktualizace studie proveditelnosti IV.TŽK 2012 (SUDOP PRAHA a.s., 10/2012)
- Průzkumy k PD a P Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1. část, Ševětín – Horusice

- Směrnice generálního ředitele č. 16/2005, Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky
- Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, ČD s.o., DDC, OI č.j.892/1998-07 ze dne 18.5.1998
- Pokyn ředitele Odboru investičního SŽDC č. 05/2007, Redukovaný rozsah geodetických a mapových podkladů a Redukovaný obsah geodetické dokumentace
- Vydání předpokládaného vývoje inflace, OI SŽDC s.o.
- Podklady z dokumentace DUR dálnice D3, zpracovatel Pragoprojekt
- Územně plánovací dokumentace obcí ve správním území Českých Budějovic
- Potvrzení rozsahu výhledové dopravy pro přípravní dokumentace staveb „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1.stavba, úpravy pro ETCS, 1. a 2. část“ ze dne 21.10.2013, SŽDC s.o., stavební správa západ
- Vyjádření k provozované trati v úseku Nemanice I km 4,728 – Ševětín km 21,593 ze dne 4.11.2013, SŽDC s.o., OŘ Plzeň
- Dokumentace o hodnocení vlivu na životní prostředí dle zákona ČNR č. 244/92 Sb. IV. České Budějovice – Veselí nad Lužnicí, zpracovatel RNDr. Bajer 2001
- Geodetické podklady z úseku stávající trati ŽST Nemanice I–km 25,0 (zpracovatel SŽG Praha – v digitální formě),
- Bodové pole v km 24,9 – 32,0 převzato od SŽG pro projekt Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí, 1. část, Ševětín – Horusice; ŽBP v km 24,9-32,0 bylo obnoveno a doplněno novými body firmou Pragema s.r.o. (zaměřil Ing. L. Popela, zpracoval a ověřil Ing. L. Fiedler) v září až říjnu 2011.

Doplnění podkladů zpracovatelem:

- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum, zpracovatel SUDOP PRAHA a.s.
- Mapové podklady v M 1:10 000 a M 1:50 000, SUDOP PRAHA a.s.
- Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí, IKP CE s.r.o.
- Doplnění geodetického zaměření stávajícího stavu v průběhu zpracování PD, SUDOP PRAHA a.s.
- Získání podkladů o stávajících IS od jejich správců, SUDOP PRAHA a.s.
- Výsledky místních šetření a fotodokumentace, IKP Consulting Engineers, s.r.o..

A.7. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Významná stavba dopravní infrastruktury, jako je „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1.stavba, úpravy pro ETCS, 2.část“ nemá významný vliv na území, v němž se nalézá.

Jedná se však o svým rozsahem významnou liniovou stavbu, kterou je nutno jak z pohledu situačního, tak technologického důvodu koordinovat s jinými investičními akcemi připravovanými v dotčené oblasti.

Primárně se koordinace týká projektového řešení s dalšími, převážně připravovanými dopravními stavbami v uvedeném regionu.

V rámci řešení železniční dopravy uvedená stavba navazuje na jejím počátku na sousední stavbu IV. Tranzitního železničního koridoru „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1.stavba, úpravy pro ETCS, 1.část“ Tato stavba, kterou připravuje shodný investor, tj. SŽDC s.o. je rovněž ve fázi zpracovávání přípravné dokumentace.

Na konci stavby je návaznost opět na sousední stavbu IV. TŽK. Konkrétně se jedná o stavbu „Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí, 1.část, Ševětín – Horusice“, v současné době je stavba připravena k realizaci, která reprezentuje modernizaci stávajícího jednokolejného úseku dynín – Horusice, včetně veselského zhlaví stanice Dynín.

Uvedené stavby „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1.stavba, úpravy pro ETCS, 1.a 2.část“ jsou projekčně připravovány v úzké koordinaci v rámci jedné zakázky pod vedením fy. SUDOP PRAHA a.s.

PD obou staveb jsou připravovány tak, aby byla kterákoli z nich schopna samostatné realizace, byť s ohledem hlavně na technologickou provázanost řešení bylo nutno přijmout model přípravy a realizace obou staveb. Bližší informace jsou uvedeny v dokumentaci části B.12 Organizace výstavby.

V délce celé stavby (tj. v k.ú. Ševětín, Neplachov, Dynín i Bošilec) je nutné koordinovat stavbu se souběžnou stavbou dálnice D3 0309/I Bošilec – Ševětín, která je ve fázi zpracování dokumentace pro stavební řízení.. Investorem stavby je ŘSD,a.s. a zpracovatelem projektu PRAGOPROJEKT, a.s., pracoviště Č. Budějovice.

Rovněž je nutné respektovat stavbu f. DCD Ideal - rozšíření skladové plochy na druhé straně silnice III/1555 směrem do Českých Budějovic.

Při vzájemné věcné a časové koordinovanosti je předpoklad realizace jak silniční stavby, tak i uvedených objektů v souběhu. V případě, že dojde ke zpoždění v přípravě silniční stavby, nebudou uvedené vyvolané objekty touto stavbou dále řešeny a realizovány. Jejich realizace by mohla proběhnout následně v rámci další koordinace staveb dráhy a silnice.

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.

A.8.1 Technologická část D

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 43-01-02 ŽST Dynín, úprava SZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 42-01-01 Ševětín – Dynín, TZZ

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace včetně přenosových systémů

PS 42-02-11 Ševětín-Dynín, úprava stávajícího DK SŽDC

PS 43-02-11 Žst.Dynín, místní kabelizace

PS 43-02-12 Žst.Dynín, úprava stávajícího DK SŽDC

PS 47-02-11 Ševětín -Horusice, DOK a TK

PS 47-02-12 Ševětín -Horusice, přenosový systém

PS 47-02-13 Ševětín -Horusice, úprava ZOK ČD-Telematika a.s.

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 43-02-18 Žst. Dynín, sdělovací zařízení

D.2.3 Informační zařízení

PS 42-02-18 Zastávka Neplachov, rozhlasové zařízení

PS 43-02-16 Zast. Dynín-zastávka, rozhlasové zařízení

PS 43-02-17 Zast. Dynín-zastávka, informační systém

PS 43-02-19 Zast. Dynín-zastávka, kamerový systém

D.2.4 Rádiové spojení

PS 43-02-20 Žst.Dynín, úprava MRS

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

PS 43-02-21 Žst.Dynín, dálková diagnostika DDTS ŽDC

PS 47-02-14 ED SŽDC České Budějovice, doplnění DDTS ŽDC

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika(DŘT)

PS 43-06-11 Žst.Dynín, DŘT

PS 47-06-11 ED SŽDC České Budějovice, doplnění DŘT

D.3.8 Napájení drážních zařízení z trakčního vedení

PS 43-04-11 Žst.Dynín, TS25/0,4 kV pro EOv včetně napájecí přípojky vn

A.8.2. Stavební část E

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční spodek a svršek

- SO 42-10-01 Ševětín-Dynín, železniční svršek
- SO 42-11-01 Ševětín-Dynín, železniční spodek
- SO 42-15-01 Ševětín-Dynín, vystrojení trati
- SO 43-10-02 Žst.Dynín, železniční svršek
- SO 43-11-02 Žst.Dynín, železniční spodek
- SO 43-15-02 Žst.Dynín, vystrojení trati

E.1.2 Nástupiště

- SO 42-14-01 Ševětín-Dynín, zast. Neplachov, nástupiště
- SO 42-14-01.1 Ševětín-Dynín, zast. Neplachov, orientační systém
- SO 43-14-01 Zast. Dynín-zastávka, nástupiště
- SO 43-14-01.1 Zast. Dynín-zastávka, orientační systém
- SO 43-14-01.2 Zast. Dynín-zastávka, lávky pod přístupovými chodníky

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

- SO 42-20-04 Ševětín-Dynín, žel. most v ev. km 25,202
- SO 42-22-03 Ševětín-Dynín, zrušení lávky v ev. km 26,055
- SO 42-20-05 Ševětín-Dynín, podchod v km 26,212 - Neplachov
- SO 42-20-06 Ševětín-Dynín, žel. most v ev. km 26,577
- SO 42-20-07 Ševětín-Dynín, přest.propustku v ev.km 26,632 na žel.most v km 26,632
- SO 43-20-01 Žst.Dynín, žel. most v ev. km 28,401
- SO 43-20-02 Žst.Dynín, žel. most v ev. km 28,413

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

E.1.5.1 Úpravy vodotečí

- SO 42-81-01 Úprava koryta potoka u obce Neplachov

E.1.5.5 Úpravy, přeložky a ochrany sdělovacích vedení a zařízení

- SO 42-73-01 Ševětín-Dynín, úprava metal. rozvodů MK a DK+DOK Telefónica O2
- SO 43-73-01 Žst.Dynín, úprava metalických rozvodů MK a DK Telefónica O2

E.1.5.6 Ostatní

- SO 47-80-02 Ševětín - Dynín, kácení mimolesní zeleně

E.1.6 Potrubní vedení

- SO 42-72-02 Ševětín-Dynín, křížení (ochrana) plynovodu v km 26,909
- SO 43-72-04 Žst.Dynín, křížení (ochrana) plynovodu v km 28,397

E.1.8 Pozemní komunikace

- SO 42-30-01 Ševětín-Dynín, přeložka polní cesty
- SO 43-30-01 Žst.Dynín, úprava silnice III/1555
- SO 43-30-02 Žst.Dynín, chodník k zastávce Dynín - zastávka
- SO 47-30-02 Ševětín-Horusice, dopravní opatření

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky

SO 42-41-03 Ševětín-Dynín, zast.Neplachov, nástupištní přístřešky
SO 43-41-01 Zast. Dynín-zastávka, nástupištní přístřešky

E.2.5 Demolice

SO 42-45-01 Ševětín-Dynín, demolice drážních objektů

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 42-60-01 Ševětín-Dynín, úprava TV
SO 42-60-02 Ševětín-Dynín, provizorní převěšení ZOK
SO 43-60-02 Žst. Dynín, úprava TV

E.3.4 Ohřev výměn

SO 43-64-02 Žst. Dynín, úprava EOV

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

SO 42-62-04 Ševětín-Dynín, zastávka Neplachov, úprava osvětlení
SO 42-62-05 Ševětín-Dynín, zastávka Neplachov, osvětlení podchodu
SO 42-62-07 Ševětín-Dynín, komunikace k zastávce Neplachov, úprava osvětlení
SO 43-62-03 Žst. Dynín, úprava osvětlení a rozvodů nn
SO 43-62-04 Žst. Dynín, DOÚO
SO 43-62-05 Zast. Dynín – zastávka, osvětlení
SO 43-62-06 Žst. Dynín, úprava přípojky nn
SO 43-62-07 Žst. Dynín, chodník k zastávce Dynín - zastávka, osvětlení

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 42-61-01 Ševětín-Dynín, ukolejnění vodivých konstrukcí
SO 43-61-02 Žst. Dynín, 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)

Současný stav

Stávající traťový úsek Ševětín – Dynín leží na trati Č. Budějovice – Benešov u Prahy. Konkrétně začátek trati je v Českých Budějovicích, konec trati Benešov u Prahy.

Celý úsek tratě Ševětín – Dynín je dvoukolejný, na trati je provozován obousměrný provoz. Trať je vybavena trakční soustavou jednofázovou. v úseku České Budějovice – km 130,894.

Organizování a provozování drážní dopravy dle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěštní předpis. Traťový rádiový systém Tesla Pardubice. Traťový úsek je vybaven zabezpečovacím zařízením 3. Kategorie.

Největší délka vlaku osobní dopravy je 300m/80 náprav, největší délka vlaku nákladní dopravy činí 580 m/124 náprav. Dovolená hmotnost na nápravu pro dvounápravové a

čtyřnápravové vozy 22,5 t. Zábrzdná vzdálenost je v úseku České Budějovice – Tábor 700m.

V úseku Ševětín (mimo) – Dynín se v současném stavu nachází jedna doprava:

ŽST Dynín leží v km 29,060 dvoukolejně trati Č. Budějovice – Benešov u Prahy.

Mezistaniční úsek Ševětín – Dynín je dvoukolejný. Na veselském zhlaví dvoukolejná trať od Ševětína přechází v jednokolejnou do Horusic.

Je stanicí mezilehlou, smíšenou po provozní stránce s výpravním oprávněním pro cestující a vozové zásilky.

Z manipulační koleje č. 5 odbočuje vlečka Zemědělských služeb Dynín, vlečka Agrochemický podnik Mydlovary odbočuje z vlečky Zemědělských služeb.

Ve stanici jsou situována celkem tři zvýšená úroňová nástupiště z obrubníků Tischer a povrch z litého asfaltu. U kolejí č. 1 – 260 m, u koleje č. 2 – 263 m a u koleje č. 3 – 244 m.

ŽST. Dynín je v současné době zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AŽD 71 s číslicovou volbou z roku 1988. Kolejové obvody jsou typu KO 4300 275 Hz.

V související (předcházející) stavbě „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1.část, Ševětín – Horusice“ bude stanice zabezpečena SZZ 3. kategorie typu elektronické stavědlo.

Mimo dopravní je v úseku stavby následující zastávka:

Zastávka Neplachov leží v km 25,963 dvoukolejně trati Č. Budějovice – Benešov u Prahy. Má dvě vnější zvýšená nástupiště s obrubníky Tischer a povrch je živičný. U koleje č. 1 - 264 m, u koleje č. 2 – 249 m. Přístup do zastávky je lávkou. Nástupiště nevyhovují kvalitou, lávku cestující nevyužívají a přechází přes kolejiště. Proto se navrhuje změna polohy zastávky a opuštění řešení s lávkou.

Po kolejové stránce je stávající traťový úsek Nemanice – Ševětín – Dynín pojižděn rychlostí:

Úsek		Rychlost	
od km	do km	km/h	pozn.
18,530	23,110	90	ŽST Ševětín km 21,593 - 22,693
23,110	30,730	100	zast. Neplachov km 26,198; ŽST Dynín km 29,060

Technický stav všech zařízení a staveb odpovídá stáří, respektive opotřebení od poslední větší rekonstrukční – údržbové činnosti.

b) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Rozhodující změnou, která přináší vyšší kvalitativní úroveň do provozu i zabezpečení

stávající trati je řešení úseku Ševětín – Dynín v parametrech pro modernizaci v rozsahu dle Směrnice SŽDC 16/2005 a TSI CR pro rychlost nejméně $V=160$ km/h (GPK pro $V=200$ km/h) ve stavební i technologické části, které splní požadavky ETCS, resp. kritéria technické specifikace interoperability (TSI).

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

Koncepce rozvoje železniční infrastruktury České republiky (ČR) vychází z potřeby kompatibility tratí evropského významu a závazků, na které ČR přistoupila v rámci přijetí dohod AGC a TER. Jednou z rozhodujících železničních magistrál je i transevropská trasa E55, která na území ČR je definována jako IV. Železniční tranzitní koridor Děčín st.hr. – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště st.hr.

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 Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS je jednou ze souboru staveb IV. tranzitního koridoru, tak jak byla definována Studii proveditelnosti.

A.10. Členění přípravné dokumentace

Přípravná dokumentace stavby, včetně části průvodní zprávy je zpracována dle Směrnice GR č. 11/2006 - Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních (ve znění změny č. 1 přílohy č. 1, účinnost od 1. dubna 2012).

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 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.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

B.3.1a) Ochrana přírody

B.3.1b) Dendrologický průzkum

B.3.1c) Údaje o zeleni

- B.3.1d) Vliv na vodoteče a vodní zdroje
- B.3.1e) Odpady
- B.3.1f) Odvody za odnětí ZPF
- B.3.1g) Odvody za odnětí PUFL
- B.3.1h) Vliv na památky a archeologické nálezy
- B.3.1i) Hluková studie
- B.3.1j) Vliv vibrací
- B.3.1k) Rozptylová studie
- B.3.1l) Posouzení vlivu stavby na ovzduší
- B.3.1m) Biologický průzkum
- B.3.1n) Průzkum radonových rizik
- B.3.2 Zapracování podmínek z procesu EIA
- B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
- B.5 Odpadové hospodářství
- B.6 Zásady zajištění požární ochrany staveb
- B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání
- B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omez. schopností pohybu a orientace
- B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí
- B.10 Civilní ochrana
- B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí
- B.12 Organizace výstavby
- B.13 Doplnkové měření a průzkumy
 - B.13.1 Geodetické doměření
 - B.13.2 Geotechnický průzkum
 - B.13.3 Předkategorizace materiálu železničního svršku
 - B.13.4 Korozní průzkum
 - B.13.5 Radonový průzkum
 - B.13.6 Radiové plánování systému GSM-R
 - B.13.7 Energetické výpočty
- B.14 Vodohospodářské řešení

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 významných objektů
- C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí
- C.5 Snímek katastrální mapy

D. Technologická část

- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
 - D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení
 - D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení
- D.2 Železniční sdělovací zařízení
 - D.2.1 Kabelizace včetně přenosových systémů
 - D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení
 - D.2.3 Informační zařízení

- D.2.4 Rádiové spojení
- D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
- D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT
 - D.3.1 Dispečerská řídicí technika
 - D.3.8 Napájení drážních zařízení z trakčního vedení

E. Stavební část

- E.1 Inženýrské objekty
 - E.1.1 Železniční spodek a svršek
 - E.1.2 Nástupiště
 - E.1.4 Mosty, propustky a zdi
 - E.1.5 Ostatní inženýrské objekty
 - E.1.5.1 Úpravy vodotečí
 - E.1.5.5 Úpravy, přeložky a ochrany sdělovacích vedení a zařízení
 - E.1.5.6 Ostatní
 - E.1.6 Potrubní vedení
 - E.1.8 Pozemní komunikace
- E.2 Pozemní stavební objekty
- E.3 Trakční a energetická zařízení
 - E.3.1 Trakční vedení
 - E.3.4 Ohřev výměn
 - E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
 - E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

G. Náklady a ekonomické hodnocení

- G.1 Celkové náklady stavby
 - G.1.1 Celkové náklady stavby
 - G.1.2 Náklady PS, SO stavby
- G.2 Ekonomické hodnocení
- G.3 Záměr projektu

H. Doklady

- H.1 Vstupní podklady
- H.2 Záznamy z výrobních porad
- H.3 Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy
- H.4 Dotčení vlastníci pozemků
 - H.4.3 Dotčení vlastníci pozemků
- H.5 Situace stávajícího stavu inženýrských sítí M 1:1 000

I. Geodetická dokumentace

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

V Praze: Aktualizace k 9.4.2014

Vypracoval: Ing. Jašek

