

Příloha K4

Koncept průvodní zprávy

Investiční akce „ETCS v uzlu Praha“

Navrhl, vypracoval: Ing. Martin Raibr

Termín odevzdání 05/2020





Projekty
Inženýring
Konzultace

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

"ETCS v uzlu Praha"
PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH

A.1	Úvodní údaje.....	3
a.)	Identifikace stavby.....	3
b.)	Zadavatel přípravné dokumentace	4
A.2	Charakteristika území a stavebního pozemku	6
a.)	Charakteristika území dotčeného stavbou.....	6
b.)	Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci.....	11
c.)	Údaje o souladu záměru (přípravné dokumentace) s územně plánovací dokumentací... ..	11
d.)	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	12
e.)	Požadavky na realizaci stavby.....	12
f.)	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	12
g.)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území ..	13
h.)	Poloha vůči záplavovému území	13
i.)	Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí	13
j.)	Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy	13
k.)	Zajištění vody a energií po dobu výstavby.....	13
l.)	Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků.....	13
A.3	Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	15
m.)	Účel užívání stavby	15
n.)	Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba),.....	15
o.)	Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby)	15
p.)	Etapizace výstavby	15
q.)	Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.)	16
r.)	Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních.....	16
A.4	Orientační údaje stavby.....	17
s.)	Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.),.....	17
t.)	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	17
u.)	Celková spotřeba vody.....	17
v.)	Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod.....	17
w.)	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě.	17
x.)	Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	17
A.5	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	18
A.6	Přehled výchozích podkladů	19
A.7	Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami	21
A.8	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty.....	28
	Provozní soubory.....	28
A.9	Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....	30
y.)	Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku (vč. snížení provozních nákladů, zvyšování tržeb, bezpečnosti provozu, kultury provozu a cestování)	30
z.)	Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby.....	31
aa.)	Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru,	



územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele 31

A.1 ÚVODNÍ ÚDAJE

a.) Identifikace stavby

Název stavby:	"ETCS v uzlu Praha"
ISPROFIN:	5113520010
Stupeň dokumentace:	Záměr projektu (ZP)
Druh/Charakter stavby:	Výstavba vlakového zabezpečovače
Kraj:	Středočeský, Praha
Vlastníci dotčených pozemků:	Správa železnic, s.o., České dráhy, a.s., (ostatní viz geodetická část PD)
Místo stavby:	Železniční trať: č.519A Benešov u Prahy – Praha-Vršovice Traťový úsek Praha-Uhřetěves – Praha-Vršovice č.521A Praha-Vršovice – Praha-Radotín Traťový úsek Praha-Vršovice – Praha-Radotín č.521B Praha-Smíchov – Beroun Traťový úsek Praha-Smíchov – Praha-Radotín č.523A Čerčany – Praha-Vršovice Traťový úsek Praha-Zbraslav – Praha-Vršovice č.524A Lysá nad Labem – Praha-Vysočany Traťový úsek Lysá nad Labem - Praha Vysočany č.525B Praha-Vysočany – Praha-Smíchov Traťový úsek Praha-Vysočany – Praha-Smíchov č.525C Praha-Vršovice ONJ odj. - Praha hl.n. Traťový úsek Praha-Vršovice ONJ odj. - Praha hl.n. č.525D Praha-Vršovice os.n.. - Praha hl.n. Traťový úsek Praha-Vršovice os.n.. - Praha hl.n. č.525F Praha-Hostivař – Praha-Vysočany Traťový úsek Praha-Hostivař – Praha Malešice Traťový úsek Praha-Libeň - Praha Vysočany č.525G Praha-Malešice – Praha-Vyšehrad Traťový úsek Praha-Běchovice - Praha Vyšehrad č.525H Praha-Vršovice ONJ vj..- Praha-Vršovice os.n. Traťový úsek Praha-Vršovice ONJ vj..- Praha-Vršovice os.n.



- č.526B Praha-Libeň – Praha Holešovice Stromovka
Traťový úsek Praha Masaryk. n. (návěst. Lc1) (odj. kol.č.4) –
Praha Holešovice Stromovka
- č.526C Odbočka Balabenka - Praha – Holešovice – obvod Rokytka
Traťový úsek Odbočka Balabenka - Praha – Holešovice – obvod
Rokytka
- č.532C Čelákovice - Neratovice
Traťový úsek Čelákovice - Brandýs n.L.
- č.532C Čelákovice - Mochov
Traťový úsek Čelákovice - Mochov
- č.537 Praha-Vysočany - Turnov
Traťový úsek Praha-Vysočany.- Praha-Satalice (mimo)

Železniční stanice dotčené stavbou: Praha hl.n.,
Praha Bubny,
Praha Uhřetěves, Praha-Hostivař, Praha Malešice, Praha Krč,
Praha Zahradní Město, Praha-Vršovice, obvod Eden, Praha-
Vršovice,
Milovice, Lysá n.L., Odb. Káraný, Čelákovice, Mstětice, Praha
Horní Počernice, Výhybna Skály, Praha Vysočany,
Praha Radotín, Odb.Závodiště, Praha Smíchov, Praha Smíchov -
obv.Vyšehrad.

Železniční zastávky dotčené stavbou: Praha Holešovice z., Praha Horní Měcholupy, Zeleneč,
Čelákovice-Jiřina, Praha Velká Chuchle, Praha Kačerov

Dodavatel: Bude určen na základě výběrového řízení

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

b.) Zadavatel přípravné dokumentace

Objednatel (investor)

Investor: Správa železnic, státní organizace (SŽ s.o.)

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

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



Zastoupený: **Správa železnic, státní organizace (SŽ s.o.)**
Stavební správa západ,
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel projektové dokumentace stavby

Zpracovatel: **SUDOP PRAHA a.s.**
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
IČ: 257 93 349
DIČ: CZ 257 93 349
Zapsaný v OR u Městského soudu v Praze, oddíl B, č. vložky 6088



A.2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

a.) Charakteristika území dotčeného stavbou

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

(Benešov u Prahy) - Praha-Uhřetěves – Praha-Vršovice os.n. (cílový stav), 519A

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 200m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 200m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 520m
- Benešov u Prahy- Praha-Vršovice 160km/h
- Zábrazdná vzdálenost 1 000m

Praha-Vršovice vj.n. – Praha Radotín, 521A

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 250m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 250m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 700m
- Praha-Vršovice vj.n. – Praha Radotín 100km/h
- Zábrazdná vzdálenost 700m

Praha Smíchov – Beroun, 521B

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 225m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 225m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 640m
- Praha Smíchov – Praha Radotín 100km/h
- Zábrazdná vzdálenost 700m

Vrané nad Vltavou– Praha-Vršovice os.n., 523A

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 145m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 105m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 210m
- Praha-Modřany– Praha-Vršovice 80km/h
- Zábrazdná vzdálenost 700m

Lysá nad Labem - Praha-Vysočany 524A

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 160m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 200m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 310m
- Praha-Vysočany – Praha hl.n. 100km/h
- Praha hl.n. – Praha Smíchov 60km/h



- Zábrzdňá vzdálenost Lysá nad Labem – Praha Vysočany 700m

Praha-Vysočany – Praha-Smíchov - 525B

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 255m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 255m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 310m
- Praha-Vysočany – Praha hl.n. 100km/h
- Praha hl.n. - PrahaSmíchov 60km/h
- Zábrzdňá vzdálenost Praha-Vysočany – Praha hl.n. 1 000m
- Zábrzdňá vzdálenost Praha hl.n. – Praha Smíchov700m

Praha-Vršovice ONJ odj.. – Praha hl.n. 525C

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 350m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 350m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 520m
- Praha-Vršovice ONJ odj.. – Praha hl.n. 60km/h
- Zábrzdňá vzdálenost 700m

Praha-Vršovice os.n. – Praha hl.n. 525D

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 350m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 350m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 525m
- Praha-Vršovice os.n. – Praha hl.n. 60km/h
- Zábrzdňá vzdálenost 1000m

Praha-Hostivař – v Praha Vysočany, 525F

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 255m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 255m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 710m
- Praha-Hostivař – v Praha Vysočany 80km/h
- Zábrzdňá vzdálenost 700m

Praha Běchovice – výhybna Praha Vyšehrad, 525G

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 200m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 200m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 720m
- Praha Běchovice – výhybna Praha Vyšehrad 80km/h
- Zábrzdňá vzdálenost 700m



Praha-Libeň – Praha Holešovice Stromovka, 526B

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 220m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 220m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 455m
- Praha-Libeň – Praha Holešovice Stromovka 110km/h
- Zábrazdná vzdálenost 1 000m

Praha Smíchov společné nádraží– Hostivice, 528A

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 40m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 80m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 390m
- Praha Smíchov společné nádraží – Praha hl.n. 100km/h
- Zábrazdná vzdálenost 700m

Praha Bubny – Rakovník, 528B

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy 80m
- Největší dovolená délka vlaku osobní dálkové dopravy 80m
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy 455m
- Praha Bubny – Praha Bubeneč 80km/h
- Zábrazdná vzdálenost 700m

Dotčené území stavbou vyplývá z polohy jednotlivých železničních dopraven. Stavba se bude odehrávat výhradně na drážních pozemcích a objektech v majetku SŽ 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 nedojde k zásahům do zemědělského nebo lesního půdního fondu. Výstavba a ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Všechny odpady vzniklé na stavbě budou uloženy v souladu s dnes platným zákonem o zacházení s odpady.

Kategorie dráhy

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

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

- Evropský nákladní koridor 7 – pro úsek stavby Praha-Libeň – Praha-Uhřetěves
- Evropský nákladní koridor 8 – pro úsek stavby Lysá n.L. – Praha Vysočany - Praha-Uhřetěves
- 3.tranzitní koridor – pro úsek stavby Praha-Libeň – Praha hl.n.-Praha Radotín
- 4.tranzitní koridor – pro úsek stavby Praha-Holešovice – Praha hl.n.- Praha-Uhřetěves



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

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

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

Trat'ový úsek

Stavbou jsou zasaženy následující rozsahy tratí:

- 1a.etapa - Praha-Uhřetěves-Praha hl.n. + Praha Bubny
- 1b.etapa - Praha hl.n.
- 2.etapa - Milovice - Praha hl.n.
- 3.etapa - Praha Radotín - Praha hl.n.

Navazující železniční tratě

Na projektovaný traťový úsek ve směru hlavní trati, navazují další odbočné tratě:

- **521A, Praha-Vršovice vj.n. – Praha Krč – (Praha Radotín)** - Mezistaniční úsek je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením III. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez hradla na trati. Maximální traťová rychlost v úseku je 75 km/h.
- **523A, (Čerčany) – Praha Krč - Praha-Vršovice os.n.** - Mezistaniční úsek je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením III. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez hradla na trati. Maximální traťová rychlost v úseku je 80 km/h.
- **525A, Praha-Libeň - Praha hl.n.** - Mezistaniční úsek je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením III. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatický blok (ITZ). Maximální traťová rychlost v úseku je 110 km/h.
- **525C, Praha-Vršovice ONJ odj.- Praha hl.n.** - Mezistaniční úsek je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením III. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez hradla na trati. Maximální traťová rychlost v úseku je 60 km/h.
- **525F, Praha-Libeň – Praha Vysočany** - Traťový úsek Praha-Hostivař – Praha Malešice a traťový úsek Praha-Libeň - Praha Vysočany je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením III. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez hradla na trati. Maximální traťová rychlost v úseku je 60 km/h.



- **525G, (Praha Běchovice) – Praha Malešice - výhybna Praha Vyšehrad** - Mezistaniční úsek je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením III. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatický blok (ITZ). Maximální traťová rychlost v úseku je 80 km/h.
- **525H, Praha-Vršovice ONJ vj.- Praha-Vršovice os.n.** - Mezistaniční úsek je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením III. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez hradla na trati. Maximální traťová rychlost v úseku je 40 km/h.
- **526C, Odbočka Balabenka - Praha Holešovice obvod Rokytka** - Mezistaniční úsek je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením III. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatický blok (ITZ). Maximální traťová rychlost v úseku je 110 km/h.
- **532C, Čelákovice – Brandýs n.L.** - Mezistaniční úsek je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením III. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo. Maximální traťová rychlost v úseku je 40 km/h.
- **532D, Čelákovice - Mochov** - Mezistaniční úsek je vybaven zjednodušeným traťovým zabezpečovacím zařízením. Maximální traťová rychlost v úseku je 60 km/h.
- **537, Praha Vysočany – Praha-Satalice – (Turnov)** - Mezistaniční úsek je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením III. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo bez hradla na trati. Maximální traťová rychlost v úseku je 80 km/h.

Místo stavby

V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční stanice:

Železniční stanice dotčené stavbou:

- Praha hl.n.,
- Praha Bubny,
- Praha Uhřetěves, Praha-Hostivař, Praha Malešice, Praha Krč, Praha Zahradní Město, Praha-Vršovice, obvod Eden, Praha-Vršovice,
- Milovice, Lysá n.L., Odb. Káraný, Čelákovice, Mstětice, Praha Horní Počernice, Výhybna Skály, Praha Vysočany,
- Praha Radotín, Odb.Tunel, Odb.Závodiště, Praha Smíchov, Praha Smíchov - obv.Vyšehrad.

Celkem se jedná o 23 stanic a jejich obvodů

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

- Zast. Praha Holešovice z.,
- Zast. Praha Horní Měcholupy,
- Zast. Zeleneč,
- Zast. Čelákovice-Jiřina,
- Zast. Praha Velká Chuchle
- Zast. Praha Kačero

Celkem se jedná o 6 zastávek

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



Kraj – vyšší územněsprávní celek**Dotčené krajské úřady:**

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

Magistrát hl. m. Praha

Mariánské nám. 2

110 01 Praha 1

Krajský úřad Středočeského kraje

Zborovská 81/11 P.O.Box 59

150 00 Praha – Smíchov

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

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

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

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

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



d.) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

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

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

V době zpracování dokumentace stavby „ETCS v uzlu Praha“ nebyly projektantovi známy žádné jiné požadavky dotčených orgánů ve vztahu k navrženému řešení.

e.) Požadavky na realizaci stavby

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

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

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

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

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

Podmínky zadávací dokumentace na zhotovení stavby:

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

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

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

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



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

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

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

h.) Poloha vůči záplavovému území

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

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

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

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

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

k.) Zajištění vody a energií po dobu výstavby

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

l.) Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

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

SŽ s.o. Oblastní ředitelství Praha

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



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

SŽ s.o., Technická ústředna dopravní cesty

- provozní soubory sdělovacího zařízení

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



A.3 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

m.) Účel užívání stavby

Účelem připravované stavby „ETCS uzlu Praha“ je splnění záměru investiční akce SŽ s.o., který vychází z podnikatelského záměru SŽ s.o. ze zpracovaného Národního implementačního plánu ERTMS. Základním předpokladem je, že na celém rameni a přilehlých tratí úseku bude zachováno stávající organizování drážní dopravy podle předpisu D1 a trať bude rozšířena o systém ERTMS/ETCS.

Cílem evropského prováděcího plánu ERTMS je zajistit, aby lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS mohly mít přístup k stále většímu počtu tratí, přístavů, terminálů a seřaďovacích nádraží, aniž by kromě 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 zahrnutých do plánu. Avšak k datu stanovenému v prováděcím plánu nebude zařízení se systémem třídy B podmínkou přístupu na tratě zahrnuté do prováděcího plánu pro lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS.

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

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

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

Praha hl.n., Praha Bubny, Praha Uhřetěves, Praha-Hostivař, Praha Malešice, Praha Krč, Praha Zahradní Město, Praha-Vršovice, obvod Eden, Praha-Vršovice, Milovice, Lysá n.L., Odb. Káraný, Čelákovice, Mstětice, Praha Horní Počernice, Výhybna Skály, Praha Vysočany, Praha Radotín, Odb. Tunel, Odb.Žáviš, Praha Smíchov, Praha Smíchov - obv.Vyšehrad.

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

Z dlouhodobého pohledu se jedná o trvalé řešení stavby.

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

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

p.) Etapizace výstavby



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

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

Stavba se nachází ve stávajících železničních stanicích a traťových úsecích části přiléhající k pražskému uzlu.

Jedná se o úseky:

- 1a.etapa - Praha-Uhřetěves-Praha hl.n. + Praha Bubny
Hlavní trať
 - č.519A Benešov u Prahy – Praha-Vršovice
Traťový úsek Praha-Uhřetěves – Praha-Vršovice
 - Praha Bubny
Hlavní trať
 - č.526B Praha-Libeň – Praha Holešovice Stromovka
Traťový úsek Praha Masaryk. n. (návěst. Lc1) (odj. kol.č.4) – Praha Holešovice Stromovka
- 1b.etapa - Praha hl.n.
Hlavní trať
 - č.525B Praha-Vysočany – Praha-Smíchov
Traťový úsek Praha-Vysočany – Praha-Smíchov
- 2.etapa - Milovice - Praha hl.n.
Hlavní trať
 - č.524A Lysá nad Labem – Praha-Vysočany
Traťový úsek Lysá nad Labem - Praha Vysočany
- 3.etapa - Praha Radotín - Praha hl.n.
Hlavní trať
 - č.521B Praha-Smíchov – Beroun
Traťový úsek Praha-Smíchov – Praha-Radotín
 - č.525B Praha-Vysočany – Praha-Smíchov
Traťový úsek Praha-Vysočany – Praha-Smíchov

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



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

Na základě řešení přípravné dokumentace uvádíme základní údaje:

• Celková délka železniční trati s výstavbou ETCS L2	63km
• Celková délka železniční trati s úpravou ETCS L2	15km
• Celkový počet železničních stanic zapojených do ETCS L2	22
• Celkový počet železničních zastávek	5
• Výstavba nového SZZ	1
• Počet nových RBC	6
• Počet upravených RBC	2

A.4 ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY

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

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

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

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

u.) Celková spotřeba vody

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

v.) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

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

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

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

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

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



A.5 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládaný termín výstavby tj. zahájení a ukončení stavby „ETCS v uzlu Praha“ vychází z požadavku investora SŽ s.o., Stavební správy západ: Dále uvedené lhůty vycházejí ze současného stavu projektové přípravy stavby, optimálních časů pro její přípravu a dosavadních výsledků projednání technického řešení:

- Dokončení přípravné dokumentace pro územní rozhodnutí.....06/2019
- Zahájení projektové přípravy stavby 01/2020
- Ukončení projektové přípravy stavby 12/2020

1a.etapa - Praha-Uhřetěves-Praha hl.n. + Praha Bubny

- Zahájení realizace stavby..... 01/2021
- Ukončení stavby..... 12/2022

1b.etapa - Praha hl.n.

- Zahájení realizace stavby..... 01/2021
- Ukončení stavby..... 12/2021

2.etapa - Milovice - Praha hl.n.

- Zahájení realizace stavby..... 01/2022
- Ukončení stavby..... 12/2023

3.etapa - Praha Radotín - Praha hl.n.

- Zahájení realizace stavby..... 01/2022
- Ukončení stavby..... 12/2024

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



A.6 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

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

Podklady předané zadavatelem:

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

Základní podklady:

- Zadávací dokumentace pro přípravnou dokumentaci včetně všech jejích příloh (zadavatel SŽ s.o., Stavební správa západ);
- Dostupné stávající podklady získané od stávajících jednotlivých správců.

Geodetické podklady:

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

Ostatní použité podklady:

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

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

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



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



A.7 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

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

- „Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část –Praha-Hostivař – Praha hl. n.“
- „Prodloužení podchodu v žst. Praha hl.n.“
- „Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad“,
- „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“,
- „Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov“
- „Optimalizace trati Praha Smíchov – Černošice“
- „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha Smíchov-Hostivice“
- „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha Vysočany (včetně)“
- „Optimalizace trati Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)“
- „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – I. část ŽST Čelákovice“
- „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“
- „Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem“
- „ETCS Praha-Uhřetěves - Votice“
- „ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín“
- „Uzel Balabenka“
- „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“
- „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I.stavba“
- „DOZ Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany“
- Soubor staveb Praha – Kladno
- „Oprava staničního zabezpečovacího zařízení Praha Bubny“
- "Rekonstrukce kolejí ve vinohradských tunelech"
- "Modernizace a dostavba žst. Masarykovo nádraží"

„Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část –Praha-Hostivař – Praha hl. n.“

Účelem stavby je zvýšení kapacity dráhy pro potřeby příměstské, dálkové i nákladní dopravy, zlepšení vazeb drážní dopravy na městskou veřejnou dopravu, snížení negativních vlivů dopravy na okolní zástavbu a dále uvedení železniční trati a souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům. Tyto parametry vyplývají z mezinárodních dohod AGC a AGTC, k nimž se ČR přihlásila.

Hlavními cíli stavby jsou:

- zvýšení kapacity dráhy ve velmi zatížené části IV. TŽK, zejména s ohledem na vlaky do/z kontejnerového terminálu METRANS v Praze Uhřetěvesi,
- umožnění napojení terminálu METRANS na III. TŽK směr do a z žst. Praha Krč (které dnes neumožňuje zabezpečovací zařízení odb. Záběhlce a žst. Praha-Vršovice seř. n.),
- dosažení traťové třídy zatížení D4 a prostorové průchodnosti UIC GC,



- zvýšení kapacity napojení ONJ (Odstavné nádraží Jih) a DKV Praha (Depo kolejových vozidel), tím snížení neproduktivních soupravných jízd po uzlu Praha a nežádoucího odstavování souprav po dalších stanicích,
- zvýšení rychlosti a tím zkrácení přepravní doby,
- zvýšení provozní odolnosti uzlu Praha při nepravidelnostech, stavebních pracích a mimořádných událostech,
- zvýšení bezpečnosti cestujících, zajištění přístupu k vlakům pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle vyhlášky č. 398/2009 Sb, zkvalitnění a zkrácení přestupních vazeb,
- dodržení hygienických limitů hluku a vibrací,
- náhrada zařízení a staveb vyžilých, provozně nespolehlivých a zastaralých, snížení nákladů na obsluhu dopravní cesty,
- uvolnění pozemků trvale zbytných z hlediska potřeb provozování dráhy pro jiné účely a tím naplnění zák. 77/2002 Sb.

Těmito cíli se sleduje zvýšení atraktivity drážní dopravy pro zákazníky v osobní i nákladní přepravě, tím i zvýšení přepravních proudů a zhospodárnění provozu dráhy pro jejího vlastníka.

Z hlediska územního plánu je stavba umístěna převážně na území určeném pro umístění dráhy, kde je v současnosti situována stávající železniční trať.

Stavba má předpokládané ukončení do roku 2020.

„Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl.n.“

V rámci stavby dojde k rekonstrukci staniční haly v ŽST Praha hl.n.. Jedná se o stavbu, která by měla být dokončena, aniž by stavba, která je předmětem zakázky, měla navazovat.

„Prodloužení podchodu v žst. Praha hl.n.“

Obsahem předmětné stavby je realizace prodloužení severního podchodu a realizaci pěší komunikace k Seifertově ulici a nám. W. Churchilla přes budoucí komplex komerčních objektů „Churchill square“. Toto řešení zajišťuje bezkolizní bezbariérovou cestu z uvedené oblasti přímo na jednotlivá nástupiště. Dále bude vybudována nová pěší trasa spojující ulici Vinohradská s hlavním nádražím pomocí vykonzolovaného přístupového chodníku podél ulice Legerova. Součástí stavby bude rovněž rekonstrukce 5., 6., a 7.nástupiště a přístřešků a komplexní zhodnocení orientačního a informačního systému od Fantovy budovy.

„Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad“,

Předmětem projektové dokumentace je řešení úseku trati ŽST Praha hl.n. (mimo od stávajícího km 1,561) – výhybna Praha Vyšehrad a stavba končí před vltavskými mosty.

Stavba je v současnosti ve fázi přípravné dokumentace.

„Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“,



Předmětem projektové dokumentace je řešení přemostění Vltavy s realizací nových mostních objektů s napojením na sousední stavby.

Stavba je v současnosti ve fázi přípravné dokumentace.

„Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov“

Stavba řeší kompletní optimalizaci ŽST Praha-Smíchov s napojením na stávající traťové úseku. Součástí stavby je kompletní obnova stavební části a i technologické části se zajištěním parametrů trati dle TSI vyhovující jak pro zavedení DOZ, tak ETCS. Předpokladem stavby, je ponechání stávající osy nové trati ve stávající stopě bez výrazných zásahů do okolních pozemků.

Stavba je v současnosti ve fázi přípravné dokumentace.

„Optimalizace trati Praha Smíchov – Černošice“

Hlavní náplní této stavby, která je v současné době v přípravě projektu, je nejen rekonstrukce stávající dvojkolejné trati Praha Smíchov - Černošice, včetně železniční stanice Praha Radotín, ale i dvoukolejné trati Praha Radotín – odb. Tunel. V navrhovaném stavu se z dopravního hlediska předpokládá se zřízením Odbočky Závodiště.

Součástí stavby je návrh nové zastávky Praha Chuchle, situované v bezprostřední blízkosti odb. Závodiště.

Stavba je v současnosti ve fázi projektové dokumentace.

„Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha Smíchov-Hostivice“

Stavba řeší úpravu jednotlivých železničních stanic a zastávek v celém rozsahu stavby s důslednou výstavbou nového technologického zařízení v celém rozsahu stavby.

Stavba je v současnosti v realizaci.

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

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



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

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

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

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

„Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – I. část ŽST Čelákovice“

Účelem v současnosti realizované stavby „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba - I.část žst. Čelákovice“ je uvést železniční stanici do stavu, který odpovídá jeho významu a současným požadavkům na konkurenceschopnou železniční dopravu.

Hlavní důvody rekonstrukce žst. Čelákovice jsou:

- odstranění nedostatečné kapacity dráhy pro narůstající počet přepravených cestujících, čemuž odpovídá i narůstající počet vlaků. Zvyšování počtu vlaků přitom naráží na provozní omezení, kdy ve stanici s úrovnovými nástupišti je přístup k vlakům ve směru do Lysé nad Labem přes koleje opačného směru. Stanice proto bude peronizována;
- odstranění provozního omezení vyplývajícího z úrovnového přístupu na nástupiště, které je důvodem pro přenášení zpoždění mezi vlaky opačných směrů, neboť zastavující Os vlak do Lysé musí před stanicí čekat na průjezd nebo odjezd vlaku ve směru do Prahy. Podle rozboru plnění GVD v sledovaném období října 2013 došlo z tohoto důvodu denně ke zpoždění vlaků průměrně o 21,1 minut za 24 hodin;
- zvýšení bezpečnosti pro cestující s cílem vyloučit vstup cestujících do kolejiště a zároveň umožnit jejich přístup v co nejkratších trasách ze zástavby, aby nedocházelo k nelegálnímu vstupu do kolejiště. V letech 2003 až 2012 došlo v kolejišti žst. Čelákovice k usmrcení tří cestujících. Stavba zajistí pro cestující bezpečnou úpravu nástupišť a cest na ně, včetně bezbariérových úprav;
- zvýšení bezpečnosti provozu dráhy díky modernizaci staničního zabezpečovacího zařízení na 3. kategorii, traťového zabezpečovacího zařízení do Brandýsa n. L. na 3. kategorii a díky osazení přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezd v ev. km 0,212. V letech 2003 až 2012 došlo v žst. Čelákovice k jedné vidlicové jízdě osobního vlaku vlivem podhození výměny a k jednomu střetu na přejezdu, nová zařízení takovým mimořádným událostem budou předcházet;



- zvýšení traťové rychlosti z 80 až 90 km/h na 100 až 120 km/h v hlavních kolejích;
- úspora nákladů na pracovní sílu obsluhy dráhy. Současné zabezpečovací zařízení je náročné na četnost obsluhy, kromě výpravčího jsou ve stanici trvale i dva signalisti na stavědlech;
- náhrada staveb a zařízení, které jsou již na hranici fyzické nebo morální životnosti, což se týká železničního svršku, spodku, mostních objektů, elektromechanického zabezpečovacího zařízení i trakčního vedení.

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

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

„Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem“

Stavba řeší kompletní optimalizaci ŽST Lysá n.L. s napojením na stávající traťové úseku. Součástí stavby je kompletní obnova stavební části a i technologické části se zajištěním parametrů trati dle TSI vyhovující jak pro zavedení DOZ, tak ETCS. Předpokladem stavby, je ponechání stávající osy nové trati ve stávající stopě bez výrazných zásahů do okolních pozemků. Stavba je ve fázi projekt.

„ETCS Praha-Uhřetěves - Votice“

Účelem připravované stavby „ETCS Praha-Uhřetěves - Votice“ je splnění záměru investiční akce SŽC s.o., který vychází z podnikatelského záměru SŽ s.o. ze zpracovaného Národního implementačního plánu ERTMS. Základním předpokladem je, že na celém rameni a přilehlých tratích úseku Praha-Uhřetěves - Votice bude zachováno stávající organizování drážní dopravy podle předpisu D1 a trať bude rozšířena o systém ERTMS/ETCS.

V rámci stavby bude zřízena technologie RBC na CDP Praha a jednotlivé balízy v kolejišti pro zajištění polohy vlaku. Dojde k využití úprav z předchozí stavby DOZ pro zajištění přenosu informací na CDP.

"ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín"

Účelem připravované stavby „ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín“ je splnění záměru investiční akce SŽ s.o., který vychází z podnikatelského záměru SŽ s.o. ze zpracovaného Národního implementačního plánu ERTMS. Základním předpokladem je, že na celém rameni a přilehlých tratích úseku Praha-Uhřetěves - Votice bude zachováno stávající organizování drážní dopravy podle předpisu D1 a trať bude rozšířena o systém ERTMS/ETCS.



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

Velim, Pečky, Poříčany, Český Brod, Úvaly, Praha – Běchovice, Praha – Libeň, Praha – Holešovice, Praha Masarykovo nádraží, Praha – Bubeneč, Roztoky u Prahy, Libčice nad Vltavou, Praha – Malešice, Praha – Hostivař, Praha - Uhřetěves. Stanice Praha – Bubny bude zapojena do systému ETCS L2 až po její komplexní přestavbě.

„Uzel Balabenka“

Účelem připravované stavby „Uzel Balabenka“ je rekonstrukce částí tratí v železničním uzlu Praha. Úpravy povedou ke kvalitativnímu a kvantitativnímu zlepšení jednotlivých prvků infrastruktury odstraněním technicky nevyhovujícího stavu ŽDC (vyžilá technická a technologická zařízení), dále povedou k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu a ke snížení hlukové zátěže.

"Rekonstrukce Negrelliho viaduktu"

Stavba je ve fázi zpracování dokumentace pro stavební řízení s předpokladem podání stavebního povolení do 11/2015. Stavbou je modernizován stávající viadukt v celé délce, včetně úpravy trianglu na straně Praha Masarykovo nádraží.

Vliv na stavbu „ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín“ – v rámci stavby vznikne technologické zařízení, které bude do ETCS napojeno, vzhledem k tomu, musí být zajištěna možnost budoucího napojení na ETCS. Zároveň dochází ke změně konfigurace kolejiště.

"Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I.stavba"

Stavba je ve fázi zpracování přípravné dokumentace. Stavbou je zřízeno mimoúrovňové křížení mezi ŽST Praha-Libeň a Praha Malešice. V rámci stavby dojde k vybudování nové odbočky Záběhlice, která bude zřízena před malešickým tunelem a bude zaústovat tři dopravní koleje do stávající jednokolejné trati.

Stavby je nutné koordinovat v případě jejich současné realizace, ale i v případě schválení této stavby vzhledem k zajištění přípravy potřebných vazeb.

„DOZ Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany“

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

V jednotlivých železničních stanicích a zastávkách budou pro možnost dálkového ovládání upravena vnitřní technologická zařízení a dále bude v železničních stanicích a zastávkách provedeno lokální doplnění kabeláže (metalické, optické) v souvislosti s výstavbou kamerového systému, informačního zařízení, doplněním přenosového zařízení. Nová kabeláž bude vedena v trasách stávajících kabelů na drážních



pozemcích Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ, s.o.“) a Českých drah, akciová společnost (dále jen „ČD, a.s

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

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

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

Soubor staveb Praha - Kladno

V rámci souboru staveb se již několik desetiletí připravuje modernizace trati Praha-Kladno. Veškeré tyto stavby jsou ve fázi přípravné dokumentace. V současnosti se jedná o stavby s názvy:

- „Modernizace trati Praha-Bubny (vč.) – Praha-Výstaviště (vč.)“
- „Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně)“
- „Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“
- „Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)“

„Oprava staničního zabezpečovacího zařízení Praha Bubny“

Stavba je ve fázi zadání formou naprojektuj a postav. V rámci této stavby má vzniknout nové SZZ elektronického typu, které má využívat vyzískané stavební původně umístěné v ŽST Karlovy Vary.

V současnosti není na stavbu zpracována jakákoliv dokumentace.

"Rekonstrukce kolejí ve vinohradských tunelech"

Cílem stavby je zajištění provozuschopnosti dráhy obnovou nebo náhradou dožilých konstrukcí a staveb, zejména pak rekonstrukce kolejí a kolejových konstrukcí ve vinohradských tunelech a na jižním zhlaví ŽST Praha hl. n., sanace stávajících tunelových trub za účelem zlepšení jejich odvodnění a zmírnění průsaku vody skrze ostění trub. Zároveň je od stavby očekáváno snížení hlukové zátěže a vibrací díky použití antivibračních rohoží a zařízení bezstykové koleje.

"Modernizace a dostavba žst. Masarykovo nádraží"

Cílem stavby je dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží, která bude řešit komplexní rekonstrukci nástupištních hran a jejich zastřešení. Součástí stavby bude i změna konfigurace kolejíště včetně všech návazných profesí.



A.8 ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

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

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

Provozní soubory

Železniční zabezpečovací zařízení

- PS 01-01-01 Praha hl.n., balízy ETCS
- PS 01-02-01 Praha Bubny, balízy ETCS
- PS 01-03-01 Praha-Uhřetěves-Praha hl.n., balízy ETCS
- PS 01-04-01 Milovice - Praha hl.n., balízy ETCS
- PS 01-05-01 Praha Radotín - Praha hl.n., balízy ETCS

- PS 01-01-02 Praha hl.n., úpravy ZZ pro ETCS
- PS 01-02-02 Praha Bubny, úpravy ZZ pro ETCS
- PS 01-03-02 Praha-Uhřetěves-Praha hl.n., úpravy ZZ pro ETCS
- PS 01-04-02 Milovice - Praha hl.n., úpravy ZZ pro ETCS
- PS 01-05-02 Praha Radotín - Praha hl.n., úpravy ZZ pro ETCS

- PS 01-01-11 Praha hlavní n., RBC
- PS 01-02-11 Praha-Libeň – Kralupy n.Vlt., RBC-úprava
- PS 01-03-11 Praha Malešice – Praha-Uhřetěves, RBC -úprava
- PS 01-03-12 Praha-Vršovice, RBC
- PS 01-03-13 Praha Krč-Praha Zahradní město, RBC
- PS 01-04-11 Milovice- Praha Vysočany, RBC
- PS 01-05-11 Praha Smíchov - Hostivice, RBC
- PS 01-05-12 Praha Radotín - Karlštejn RBC

- PS 01-91-01 Uzel Praha, úpravy v CDP Praha

Železniční sdělovací zařízení

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

- PS 02-02-01 Praha Bubny – Praha Holešovice, DOK, TK
- PS 02-02-02 Praha Bubny – Praha Dejvice, DOK, TK
- PS 02-02-03 Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny, DOK a TK
- PS 02-03-01 Praha Krč, místní kabelizace
- PS 02-03-02 Uzel Praha, doplnění přenosového systému



-

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

- PS 02-02-07 Praha Bubny, telefonní zapojovač
- PS 02-03-03 Praha Krč, telefonní zapojovač

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

- PS 02-03-04 Uzel Praha, doplnění GSM-R
- PS 02-03-05 Uzel Praha, optimalizace a parametrizace GSM-R
- PS 02-03-06 Uzel Praha, uvedení do provozu
- PS 02-03-07 Uzel Praha, doplnění centrálních částí sítě GSM-R

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení

- PS 02-03-08 Uzel Praha, doplnění v CDP Praha

Inženýrské objekty

- SO 04-03-01 ŽST Praha Krč, kolejové úpravy

Trakční vedení

- SO 06-03-01 ŽST Praha Krč, úpravy TV

Silnoproudé rozvody

- SO 07-03-01 ŽST Praha Krč, EOV
- SO 07-03-02 ŽST Praha Krč, úpravy rozvodů NN



A.9 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Celá stavba se provádí na pozemcích ČD a.s a SŽ s.o.. Ve stanicích a v jednotlivých lokalitách se provádí pouze úpravy na vnitřním technologickém zařízení ařízení neproměnných balíz v kolejišti.



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

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

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

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

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

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

