

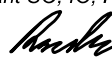




VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

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

Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	SŽDC, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 tel.: +420 222 335 777 e-mail: szdc@szdc.cz
--	--

Generální projektant: 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. MARTIN RAIBR Garant profese: ZDENĚK PACHOLÍK
---	---	---

Středisko: ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY			
Vedoucí střediska:  ING. MARTIN RAIBR	Odpovědný projektant SO, IO, PS:  ING. MARTIN RAIBR	Vypracoval:  ING. MARTIN RAIBR	Kontroloval:  ZDENĚK PACHOLÍK

Název akce: DOZ Praha Uhřetěves - Praha hl. n. - Praha Vysočany	Číslo smlouvy: 17 228 208 Projektový stupeň: PD
Část: PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Datum: 08/2017 Číslo části: A



Projekty
Inženýring
Konzultace

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

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

OBSAH

A.1	Úvodní údaje.....	3
a.)	Identifikace stavby.....	3
b.)	Zadavatel přípravné dokumentace	4
A.2	Charakteristika území a stavebního pozemku	5
a.)	Charakteristika území dotčeného stavbou.....	5
b.)	Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci.....	9
c.)	Údaje o souladu záměru (přípravné dokumentace) s územně plánovací dokumentací.....	9
d.)	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	9
e.)	Požadavky na realizaci stavby.....	9
f.)	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	10
g.)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území	10
h.)	Poloha vůči záplavovému území	10
i.)	Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí	10
j.)	Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy	10
k.)	Zajištění vody a energií po dobu výstavby.....	11
l.)	Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků	11
A.3	Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	12
a.)	Účel užívání stavby	12
b.)	Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba),	12
c.)	Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby)	12
d.)	Etapizace výstavby	12
e.)	Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.)	13
f.)	Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních.....	16
A.4	Orientační údaje stavby.....	17
a.)	Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.),.....	17
b.)	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	17
c.)	Celková spotřeba vody.....	17
d.)	Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod.....	17
e.)	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě	17
f.)	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.)	Provozní soubory	27
A.8	Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....	28
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)	28
b.)	Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby.....	28
c.)	Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele	29
A.9	Členění přípravné dokumentace	30



A.1 ÚVODNÍ ÚDAJE

a.) Identifikace stavby

Název stavby:	DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany
ISPROFOND:	327 321 4901 / 511 372 0008
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace (PD, DÚR)
Druh/Charakter stavby:	Dálkové řízení železniční trati (DOZ)
Kraj:	Středočeský, Praha
Vlastníci dotčených pozemků:	Správa železniční dopravní cesty, 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-Krč č.523A Čerčany – Praha-Vršovice Traťový úsek Praha-Krč – Praha-Vršovice č.524A Lysá nad Labem – Praha-Vysočany Traťový úsek Lysá nad Labem - Praha Vysočany č.525A Praha Libeň-Praha hl.n. Traťový úsek Praha Libeň-Praha hl.n. č.525B Praha-Vysočany – Praha-Smíchov Traťový úsek Praha-Vysočany – Praha-Vyšehrad 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.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-Uhřetěves, Praha-Hostivař, Praha-Zahradní Město, Praha Vršovice, Praha hl.n. Praha-Vysočany, Odb. Skály, Praha-Horní Počernice, Mstětice, Čelákovice.

Železniční stanice hraničící se stavbou: Praha-Krč, Praha-Malešice, Praha odstavné nádr., Praha-Vyšerad, Praha Masarykovo n., Praha-Holešovice, Praha-Libeň, Praha-Stalice, Brandýs n.L., Lysá n.L.

Železniční zastávky dotčené stavbou Praha-Měcholupy, Praha-Eden, Praha-Rajská Zahrada, Zeleneč.

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 železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC 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 železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC 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 zastávkách traťového úseku Praha Uhřetěves – Praha Vršovice - Praha hl.n. – Praha Vysočany – Lysá n.L., ve stávajících objektech výpravních budov (dopravní kanceláře, technologické místnosti) a technologických objektech.

Traťový úsek je dvoukolejný, s oboustranným pravostranným provozem v závislé trakci (stejnoseměrná trakční soustava 3 kV ss).

(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

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
- Zábrazdná vzdálenost Lysá nad Labem – Praha Horní Počernice 700m
- Zábrazdná vzdálenost Praha Horní Počernice - Praha Vysočany 1000m

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. - Praha Smíchov 60km/h
- Zábrazdná vzdálenost Praha-Vysočany – Praha hl.n. 1 000m
- Zábrazdná vzdálenost Praha hl.n. – Praha Smíchov 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
- Zábrazdná vzdálenost 700m

Dotčené území stavbou vyplývá z polohy jednotlivých železničních dopraven. Stavba se bude odehrávat výhradně na drážních pozemcích a objektech v majetku SŽDC s. o. případně v majetku ČD a. s. Mimo drážní pozemky se zasahuje pouze v případě, kdy je nutný přístup ke stávajícímu zařízení pro provedení rekonstrukce. Realizací stavby nedojde k zásahům do zemědělského nebo lesního půdního fondu.



Výstavba a ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Všechny odpady vzniklé na stavbě budou uloženy v souladu s dnes platným zákonem o zacházení s odpady.

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

Kategorie dráhy

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2015/2016) (č.j. 44 932/08-OŘ) se předmětný úsek stavby nachází na dráze celostátní. Jedná se o část dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému dle přílohy „A“ příslušného prohlášení.

Řešený traťový úsek patří mezi vybrané tratě železniční sítě České republiky zařazené do Evropské konvenční železniční sítě dle ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě ve znění pozdějších předpisů, a je uveden i ve Sdělení ministerstva dopravy č. 111/2004, o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému.

Traťový úsek

Stavbou jsou zasaženy následující traťové úseky:

- Traťový úsek Praha Uhřetěves – Praha Vršovice - Praha hl.n. – Praha Vysočany – Lysá n.L.,

Navazující železniční tratě

Na projektovaný traťový úsek Praha Uhřetěves – Praha Vršovice - Praha hl.n. – Praha Vysočany – Lysá n.L., 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:

Praha-Uhřetěves, Praha-Hostivař, Praha-Zahradní Město, Praha Vršovice, Praha hl.n. Praha-Vysočany, Odb. Skály, *Praha-Horní Počernice, Mstětice, Čelákovice.*

Celkem se jedná o 10 dopraven v konečném stavu a 8 dopraven v přechodném stavu

V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční zastávky:

Praha-Měcholupy, Praha-Eden, Praha-Rajská Zahrada, Zeleneč.

Celkem se jedná o 5 zastávek

V rámci stavby dojde k drobným softwarovým zásahům v železniční stanici:

Praha-Krč, Praha-Malešice, Praha odstavné nádr., Praha-Vyšehrad, Praha Masarykovo n., Praha-Holešovice, Praha-Libeň, Praha-Satalice, Brandýs n.L., Lysá n.L.

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

Úřad městské části Praha 2

Odbor výstavby

nám. Míru 600/20

120 39 Praha 2



Úřad městské části Praha 3

Stavební úřad
Seifertova 559/51
130 00 Praha 3

Úřad městské části Praha 7

Stavební úřad
Nábř. Kpt. Jaroše 1000/7
170 00 Praha 7

Úřad městské části Praha 9

Odbor výstavby a územního rozvoje
Sokolovská 14/324
180 49 Praha 9

Úřad městské části Praha 10

Stavební úřad
Vršovická 68
101 38 Praha 10

Úřad městské části Praha 15

Odbor výstavby
Boloňská 478/1
109 00 Praha 10

Úřad městské části Praha 20

Stavební úřad
Jívanská 647
193 00 Praha 9

Úřad městské části Praha 22

Stavební úřad
Nové náměstí 1250/10
104 00 Praha 10



Krajský úřad Středočeského kraje

Zborovská 81/11 P.O.Box 59

150 00 Praha – Smíchov

Městský úřad Čelákovice

ODBOR VÝSTAVBY A STAVEBNÍ ÚŘAD

náměstí 5. května 1

250 88 Čelákovice

Dotčená katastrální území

Uhřetěves, Horní Měcholupy, Dolní Měcholupy, Hostivař, Strašnice, Vršovice, Vinohrady, Žižkov, Libeň, Vysočany, Hloubětín, Kyje, Horní Počernice, Zeleneč, Jirny, Mstětice, Nehvizdy, Čelákovice, Káraný

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

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

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

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

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

d.) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

V době zpracování přípravné dokumentace stavby „DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany“ nebyly projektantovi známy žádné 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 vyjadřujících 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 obydlých 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 . 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) SŽDC, s.o. spravují :

SŽDC s.o. Oblastní ředitelství Praha

- **Správa tratí:**
 - stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
 - stavební objekty železničního spodku
 - stavební objekty příjezdních komunikace, obslužných a manipulačních ploch SŽDC
- **Správa mostů a tunelů:**
 - stavební objekty železničních mostů
 - stavební objekty propustků
- **Správa budov:**
 - stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví SŽDC s.o.
 - stavební objekty přístřešků na ostrovních 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

SŽDC 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

a.) Účel užívání stavby

Účelem připravované stavby „DOZ Praha Uhříněves – Praha hl. n. – Praha Vysočany“ je zajištění dálkového ovládání zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a dalších návazných technologií („dále jen DOZ“). Jednotlivá zařízení a technologie jsou umístěna v železničních stanicích a zastávkách a po realizaci výše uvedené stavby budou dálkově ovládána z centrálního dispečerského pracoviště („dále jen CDP“) umístěného v Praze. Stavba svým technologickým zaměřením připravuje jednotlivá zařízení v železničních stanicích a zastávkách pro dálkové řízení, při kterém dochází k soustředování jednotlivých dat z technologií v jednom místě.

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

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

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

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

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

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

Z dlouhodobého pohledu se jedná o trvalé řešení stavby.

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

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

d.) Etapizace výstavby

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



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

Stavba se nachází ve stávajících železničních stanicích a zastávkách traťového úseku Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany-Čelákovice.

Místo stavby:

Hlavní železniční trať zapojena do DOZ:

č.519A Benešov u Prahy - Praha Vršovice os.n.

Traťový úsek Praha Uhřetěves – Praha Vršovice os.n.

Jedná se o dráhu celostátní.

č.524A Lysá nad Labem - Praha-Vysočany

Traťový úsek Lysá nad Labem - Praha-Vysočany

Jedná se o dráhu celostátní.

č.525B Praha-Vysočany – Praha-Smíchov

Traťový úsek Praha-Vysočany – Praha-Smíchov/Vyšehrad

Jedná se o dráhu ostatní dráhy celostátní a celostátní.

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

Traťový úsek Praha Vršovice os.n. – Praha hl.n.

Jedná se o dráhu celostátní.

Navazující železniční trať s vazbou do DOZ:

521A Železniční trať dle rozdělení v TTP:

Název trati dle rozdělení v TTP:

Železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.:

Traťový úsek stavby:

Kategorie dráhy:

Zábrzdňá vzdálenost:

Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby:

Charakter trati:

521A

Praha Vršovice vj.n. (km 8,127)- Praha Radotín

-

Praha Vršovice vj.n.- Praha Krč

celostátní TEN-T

700m

75km/hod

jednokolejná trať v závislé trakci 3kV ss

523A Železniční trať dle rozdělení v TTP:

Název trati dle rozdělení v TTP:

Vltavou - Praha Vršovice os.n.

Železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.:

Traťový úsek stavby:

Kategorie dráhy v úseku stavby:

Zábrzdňá vzdálenost:

Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby:

Charakter trati:

523A

Čerčany - (km 143,807) - Vrané nad

210

Praha-Krč- Praha Vršovice os.n.

ostatní dráhy celostátní

700m

80km/hod

jednokolejná trať v závislé trakci 3kV ss

525A Železniční trať dle rozdělení v TTP:

Název trati dle rozdělení v TTP:

Železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.:

Traťový úsek stavby:

Kategorie dráhy:

Zábrzdňá vzdálenost:

Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby:

Charakter trati:

525A

Praha Libeň-Praha hl.n.

010, 011, 230

Praha Libeň-Praha hl.

celostátní TEN-T

1000m

110km/hod

dvukolejná trať v závislé trakci 3kV ss



525C	<p>Železniční trať dle rozdělení v TTP: Název trati dle rozdělení v TTP: Železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.: Traťový úsek stavby: Kategorie dráhy: Zábrzdna vzdálenost: Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby: Charakter trati:</p>	<p>525C Praha Vršovice ONJ odj.-Praha hl.n. - Praha Vršovice ONJ odj.-Praha hl.n. soukromá 700m 60km/hod dvukolejná trať v závislé trakci 3kV ss</p>
525F	<p>Železniční trať dle rozdělení v TTP: Název trati dle rozdělení v TTP: Železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.: Traťový úsek stavby: Kategorie dráhy: Zábrzdna vzdálenost: Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby: Vysočany) Charakter trati:</p>	<p>525F Praha Hostivař-Praha Vysočany 091/- Praha Hostivař – Praha-Malešice Praha Libeň - Praha Vysočany celostátní TEN-T 700m 80km/hod (60km/hod – Praha Libeň - Praha jednokolejná trať v závislé trakci 3kV ss</p>
525G	<p>Železniční trať dle rozdělení v TTP: Název trati dle rozdělení v TTP: Železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.: Traťový úsek stavby: Kategorie dráhy: Zábrzdna vzdálenost: Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby: Charakter trati:</p>	<p>525G Praha Běchovice-výhybna Praha Vyšehrad 122, 220, 221, 091 Praha Malešice - výhybna Praha Vyšehrad celostátní TEN-T 700m 80km/hod dvukolejná trať v závislé trakci 3kV ss</p>
525H	<p>Železniční trať dle rozdělení v TTP: Název trati dle rozdělení v TTP: Železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.: Traťový úsek stavby: Kategorie dráhy: Zábrzdna vzdálenost: Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby: Charakter trati:</p>	<p>525H Praha Vršovice ONJ vj.- Praha Vršovice os.n. - Praha Vršovice ONJ vj.- Praha Vršovice os.n. ostatní dráhy celostátní 700m 40km/hod dvukolejná trať v závislé trakci 3kV ss</p>
526C	<p>Železniční trať dle rozdělení v TTP: Název trati dle rozdělení v TTP: Rokytká Železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.: Traťový úsek stavby: Rokytká. Kategorie dráhy: Zábrzdna vzdálenost: Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby: Charakter trati:</p>	<p>526C Odbočka Balabenka- Praha Holešovice obvod 090 Odbočka Balabenka- Praha Holešovice obvod celostátní TEN-T 700m 80km/hod dvukolejná trať v závislé trakci 3kV ss</p>



532C	Železniční trať dle rozdělení v TTP: Název trati dle rozdělení v TTP: Železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.: Traťový úsek stavby: Kategorie dráhy: Zábrzdná vzdálenost: Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby: Charakter trati:	532C Čelákovice - Neratovice 074 Čelákovice - Brandýs n.L. dráha regionální 400m 40km/hod jednokolejná trať v nezávislé trakci
532D	Železniční trať dle rozdělení v TTP: Název trati dle rozdělení v TTP: Železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.: Traťový úsek stavby: Kategorie dráhy: Zábrzdná vzdálenost: Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby: Charakter trati:	532D Čelákovice - Mochov - Čelákovice - Mochov dráha regionální 400m 60km/hod jednokolejná trať v nezávislé trakci
537	Železniční trať dle rozdělení v TTP: Název trati dle rozdělení v TTP: Železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.: Traťový úsek stavby: Kategorie dráhy: Zábrzdná vzdálenost: Nejvyšší traťová rychlost v úseku stavby: Charakter trati:	537 Praha Vysočany - Turnov 070 Praha Vysočany – Praha-Satalice ostatní dráhy celostátní 700m 90km/hod jednokolejná trať v nezávislé trakci



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

Stavbou zůstávají zachovány stávající kapacity trati. Zřízením nového technologického zařízení se mohou zkrátit provozní intervaly nutné pro křižování vlaků. Současně dojde úspoře pracovníků podílejících se na řízení železniční dopravy.

Vzhledem k zavedení dálkového ovládání budou vlaky předávány mezi dispečerem v CDP Praha a výpravčím v krajních ŽST do řízené oblasti.

Na základě řešení přípravné dokumentace uvádíme základní údaje:

- Celková délka železniční trati s dálkovým ovládáním zařízení 40,595km
- Celková délka železniční trati s dálkovým ovládáním zařízení v konečném stavu 50,225km
- Celkový počet dálkově ovládaných železničních stanic 8
- Celkový počet dálkově ovládaných železničních zastávek 5
- Pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) 4ks



A.4 ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY

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

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

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

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

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

c.) Celková spotřeba vody

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

d.) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

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

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

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

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

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



A.5 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládaný termín výstavby tj. zahájení a ukončení stavby „DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany“ vychází z požadavku investora SŽDC s.o., Stavební správy západ: Dále uvedené lhůty vycházejí ze současného stavu projektové přípravy stavby, optimálních časů pro její přípravu a dosavadních výsledků projednání technického řešení:

- Dokončení přípravné dokumentace pro územní rozhodnutí.....12/2017
- Zahájení realizace stavby.....01/2019
- Ukončení stavby.....12/2020

Celková „předpokládaná“ doba výstavby 24 měsíců.

Do doby zahájení prací na dalším stupni projektové dokumentace je vhodné vyjasnit, respektive potvrdit časový harmonogram pro realizaci staveb modernizace v uzlu Praha a jeho okolí, 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 SŽDC s.o., Stavební správa západ);
- Dostupné stávající podklady získané od stávajících jednotlivých správců.
- Posuzovací a schvalovací protokol přípravné dokumentace

Geodetické podklady:

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

Ostatní použité podklady:

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

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

- Zadávací dokumentace 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, SŽDC D3, vyhl. 173/1995Sb, vyhl. 177/1995Sb, ČSN 73 6380, ČSN 34 2650, TNŽ 34 2620 aj./;
- Směrnice č.11/2006 SŽDC s.o. „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních „ č.j. 13511/06-OP ze dne 30.6. 2006 (příloha č.1 – Přípravná dokumentace);
- Technická dokumentace provozovaného zařízení zjišťovaná u, ST, SSZT, SBBH, SEE v rámci předávání podkladů od výkonných jednotek OŘ;
- Zjišťování stavu jednotlivých stávajících zařízení v rámci prováděných místních šetření projektantů.
- Projednávání rozsahu a způsobu technického řešení na jednotlivých pracovních poradách.



- Zhotovitel (projektant) dále použil:
- Dostupných stávajících podkladů získaných od stávajících jednotlivých správců OŘ SŽDC.
- Mapových podkladů 1: 10 000; 1:50 000.
- Dostupné stávající staré podklady polohopisných výkresů 1: 1 000 jednotlivých dopraven.
- 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 „DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany“ nemá významný vliv na území, v němž se nalézá, vzhledem k tomu, že jsou respektovány stávající hranice drážních pozemků a nedochází k jejich překročení ani po dokončení této stavby.

„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 z hospodárnění 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.

Stavba „**DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany**“ vychází z předpokladu, že tato stavba je při zahájení stavby DOZ v takovém stavu, kdy je možné zapojovat jednotlivé systémy Ddo CDP. Předpokladem je, že stavba „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část –Praha Hostivař – Praha hl. n.“ bude ukončena cca do roku 06/2020 a stavba DOZ bude doupravovat jednotlivé rozdíly do 12/2020.

Při vhodné koordinaci obou staveb lze snížit investiční náklady stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část –Praha Hostivař – Praha hl. n.“



„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.

Stavba nemá na stavbu „**DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany**“ vliv.

„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 vykonzolidovaného 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.

Stavba „**DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany**“ předpokládá, že stavba „Prodloužení podchodu v žst. Praha hl.n.“ je realizována po stavbě DOZ a bude pouze rozšiřovat stávající systémy, které budou v rámci stavby DOZ přeneseny na CDP Praha.

„Optimalizace trat'ového úseku Praha hl. n. – Praha Smíchov“,

Předmětem projektové dokumentace je řešení úseku trati ŽST Praha hl.n. (mimo od stávajícího km 1,561) – výhybna Praha Vyšehrad – ŽST Praha Smíchov (včetně do stávajícího km 1,805 trati Praha – Beroun). Do řešení byla zahrnuta i část trati od ŽST Praha Vršovice (mimo od stávajícího km 0,705) – výhybna Praha Vyšehrad.

Dvoukolejná trať č. 525A (TÚDÚ 0201) Praha hl.n. – Praha Smíchov je součástí spojení Prahy s Plzní a zajišťuje tak pro osobní dopravu průchod III. tranzitního koridoru uzlem Praha. Dále slouží pro příměstskou dopravu ve směru Řevnice – Beroun, Rudná u Prahy – Beroun a pro regionální dopravu ve směru Praha Zličín – Hostivice – Chomutov (přes spojku na společné nádraží v ŽST Praha Smíchov). Trať Praha Vršovice – Praha Smíchov je podle sdělení MD ČR č. 111/2004 Sb. ze dne 25.2.2004 zařazena do evropského železničního systému a do Transevropské železniční sítě nákladní dopravy (TERFN).

Jednokolejná trať č. 523C (TÚDÚ 1703) Praha Vršovice – výhybna Praha Vyšehrad – slouží k pravidelné nákladní dopravě. Podle „Studie obsluhy hl. m. Prahy a okolí hromadnou dopravou osob“ (Metroprojekt 2002) má být v budoucnosti využívána i pro městskou linku v relaci Praha Smíchov – Praha Běchovice.

Obě uvedené části trati jsou součástí celostátní dráhy, vlastníkem je ČR zastoupená SŽDC s.o., provozovatelem drážní dopravy jsou ČD a.s. Obě tratě jsou elektrifikované stejnosměrnou soustavou 3 kV.

Projektová dokumentace zahrnuje zejména:

Rekonstrukci železničního spodku a svršku včetně spodních staveb (mostů, opěrných a zárubních zdí), trakčního vedení, sdělovacího, zabezpečovacího a energetického zařízení včetně výstavby nových



pozemních objektů pro umístění tohoto zařízení. Dále v úpravách dotčených stávajících inženýrských sítí a zařízení, které vyplynulo z charakteru přestavby této liniové stavby.

V TÚ Praha Smíchov – Praha Radotín stavba řeší výstavbu nového traťového zabezpečovacího zařízení, která spočívá v pokládce kabelů, instalaci zabezpečovací a sdělovací technologie a instalaci světelných návěstidel na nových návěstních lávkách.

Stavba „**DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany**“ předpokládá, že stavba „Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. – Praha Smíchov“, je realizována po stavbě DOZ. Vzhledem k nedokončené dokumentaci, nelze definovat její ovlivnění.

„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 úrovněnými nástupišti je přístup k vlakům ve směru do Lysé nad Labem přes koleje opačného směru. Stanice proto bude peronizována;
- odstranění provozního omezení vyplývajícího z úrovněného 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 výpravního 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.



Stavba „**DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany**“ předpokládá, že stavba „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – I. část ŽST Čelákovice“, je dokončena a stavba DOZ ji pouze upravuje.

"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. trati Lysá n. L. – Praha Vysočany (včetně).

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

Stavba „**DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany**“ předpokládá, že stavba „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha Vysočany (včetně)“, je realizována po stavbě DOZ. Vzhledem k nedokončené dokumentaci, nelze definovat její ovlivnění.

"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.

Stavba „**DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany**“ předpokládá, že stavba „Optimalizace trati Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)“, je realizována po stavbě DOZ. Vzhledem k nedokončené dokumentaci, nelze definovat její ovlivnění.



"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.

Stavba „**DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany**“ předpokládá, že stavba "Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)", je realizována po stavbě DOZ. Vzhledem k nedokončené dokumentaci, nelze definovat její ovlivnění.

„ETCS Praha Uhřetěves - Votice“

Účelem připravované stavby „ETCS Praha Uhřetěves - Votice“ je splnění záměru investiční akce SŽDC s.o., který vychází z podnikatelského záměru SŽDC 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.

Stavba „**DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany**“ předpokládá, že stavba „ETCS Praha Uhřetěves - Votice“ bude bez vlivu na stavbu DOZ.

" ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín“

Účelem připravované stavby „ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín“ je splnění záměru investiční akce SŽDC s.o., který vychází z podnikatelského záměru SŽDC 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.

Stavba „**DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany**“ předpokládá, že stavba „ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín“ bude bez vlivu na stavbu DOZ. Dojde pouze k úpravám provázání na RBC v úseku Praha Uhřetěves - Praha Hostivař.



„ETCS v uzlu Praha“

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

Stavba „**DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany**“ předpokládá, že stavba „ETCS v uzlu Praha“ bude realizována po, nebo v souběhu se stavbou DOZ.

„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.

Stavba „**DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany**“ předpokládá, že stavba „Uzel Balabenka“ bude realizována po, nebo v souběhu se stavbou DOZ.



Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

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

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

a.) Provozní soubory

Železniční zabezpečovací zařízení

- PS 101 CDP Praha Uhřetěves - Lysá n.L.
- PS 102 Pracoviště poh. výp. Praha Uhřetěves - Lysá n.L.
- PS 111 Úprava SZZ pro DOZ v úseku Praha Uhřetěves - Lysá n.L.

Železniční sdělovací zařízení

- PS 201 Úprava a doplnění přenosového systému
- PS 202 Úprava a doplnění telefonních zapojovačů
- PS 203 Dálková diagnostika technologických systémů ŽDC
- PS 204 Úprava rozhlasového a informačního zařízení
- PS 205 Úprava rádiových systémů TRS, MRS
- PS 206 Úprava kamerového systému
- PS 207 Sdělovací zařízení ve výtahu
- PS 208 Úprava a doplnění místní kabelizace
- PS 209 CDP Praha, vybavení dispečerského sálu, Praha Uhřetěves - Praha hl.n. - Praha Vysočany
- PS 210 CDP Praha, vybavení dohledového pracoviště DŽDC
- PS 211 Praha Uhřetěves - Praha hl.n. - Praha Vysočany, PPV

Dispečerská řídicí technika

- PS 301 Žst. Praha Vysočany, DŘT
- PS 302 ED Praha Křenovka, doplnění DŘT

Pozemní stavební objekty

- SO 401 CDP Praha, stavební úpravy

Trakční a energetická zařízení

- SO 501 ŽST Praha Uhřetěves - úprava a doplnění EOVS
- SO 502 Železniční stanice v TÚ Praha Uhřetěves (včetně) – Praha hl.n. (včetně) - Odbočka Skály (včetně), dálková diagnostika EOVS a osvětlení
- SO 503 Praha hl.n., osvětlovací věže - doplnění ovládání a diagnostiky osvětlení
- SO 504 Vítkovské tunely, úprava dálkové diagnostiky technologických zařízení



A.8 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



A.9 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

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

A. Průvodní zpráva)

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

B. Souhrnná část

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

*** Součástí přílohy B.1 Souhrnná technická zpráva**



C. Situace stavby

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

D. Technologická část

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

E. Stavební část

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

G. Náklady

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	Záznamy z výrobních porad	
H.2	Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy	

I. Geodetická dokumentace

I.1	Technická zpráva	
I.2	Majetkoprávní část	
I.3	Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů	

