


Razítko oprávněné osoby:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	15.05.2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Mgr. Radek Böhm

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby:	<b>Signal Projekt s.r.o.</b> 		
Adresa:	Václavská 55, 639 00 Brno		
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz		
Zhotovitel objektu:			
Adresa:			
Kontakt:			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:
Mgr. Radek Böhm	Ing. Milan Lukášek	Mgr. Radek Böhm	Mgr. Radek Böhm

Název stavby/akce:	<b>Zavedení ASVC v úseku Rokycany (mimo) - Mirošov - Nezvěstice (mimo)</b>			Označení (S-kód): S632000088
				Označení zhotovitele: 20-140-10-513
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení části: B
Název objektu:				Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:				Číslo přílohy:
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Plzeňský, Praha	viz textová část	0411		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUR	5/2021	17 x A4		

S-kód:										Stupeň dokumentace: Část:										Objekt:										Podobjekt:										Příloha:										Revize:									
5	6	3	2	0	0	0	0	8	8	-	D	U	R	X	-	B	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	X	-	X	X	X	X	-	0	0	0														

# OBSAH

## B.1 Popis území stavby

- a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území,
- b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování,
- c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území,
- d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,
- e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,
- f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.,
- g) ochrana území podle jiných právních předpisů<sup>1</sup> - archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.,
- h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,
- i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,
- j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,
- k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa,
- l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,
- m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice,
- n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

## B.2 Celkový popis stavby

### B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,
- b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě,
- c) trvalá nebo dočasná stavba,
- d) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopravního zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních,
- e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci,
- f) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení,
- g) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,
- h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území,
- i) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.,
- j) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy,
- k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,
- l) orientační náklady stavby.

### B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení,
- b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

### B.2.3 Celkové technické řešení

- a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech, včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření,

- b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody – podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima,
- c) celková spotřeba vody,
- d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,
- e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

#### **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

#### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

- a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,
- b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.

#### **B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení**

- a) popis stávajícího stavu,
- b) popis navrženého řešení,
- c) energetické výpočty – spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napěťové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinku.

#### **B.2.7 Základní popis stavebních objektů**

- a) stručný popis stávajícího stavu,
- b) stručný popis navrženého řešení.

#### **B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby**

#### **B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

- a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov,
- b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií,
- c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby.

#### **B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí**

#### **B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,
- b) ochrana před bludnými proudy,
- c) ochrana před technickou seizmicitou,
- d) ochrana před hlukem,
- e) protipovodňová opatření,
- f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

### **B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu**

- a) napojovací místa technické infrastruktury,
- b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,
- c) popis dopravního řešení, včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury.

### **B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

- a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby,
- b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby,
- c) dosažené parametry stavby – tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlostí, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.

### **B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

- a) terénní úpravy,
- b) použité vegetační prvky,
- c) biotechnická, protierozní opatření.

### **B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**

- a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,

- b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,
- c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,
- d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,
- e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,
- f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

## **B.7 Ochrana obyvatelstva**

Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva. Zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).

## **B.8 Zásady organizace výstavby**

### **B.8.1 Technická zpráva**

- a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,
- b) odvodnění staveniště,
- c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,
- d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky – včetně omezení hospodaření třetích stran apod.,
- e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,
- f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,
- g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,
- h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,
- i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,
- j) ochrana životního prostředí při výstavbě,
- k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,
- l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,
- m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,
- n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,
- o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu
- p) požadavky na výluky veřejné dopravy,
- q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

### **B.8.2 Výkresy**

Situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby – vychází z koordinační situace stavby (část C). Zejména se uvádí obvod staveniště, včetně ploch zařízení staveniště, vjezdy na staveniště, zdroje vody a energií.

### **B.8.3 Harmonogram výstavby**

Harmonogram výstavby podle rozsahu a složitosti stavby ve dnech nebo týdnech. Časový plán musí postihnout všechny návaznosti technologických postupů, prokázat reálnost navrhovaných výlukových časů a celkové lhůty výstavby.

### **B.8.4 Schéma stavebních postupů**

Schéma stavebních postupů zejména při stavbě nebo rekonstrukci kolejí stanic a u staveb, kde budou vyžadovány výluky kolejí nebo vypnutí zabezpečovacího zařízení.

### **B.8.5 Bilance zemních hmot**

Stanovení vlastností a objemu zemních hmot získaných stavbou, hmot potřebných pro stavbu, posouzení využitelnosti získaných hmot a přesuny hmot.

## **B.9 Celkové vodohospodářské řešení**

## Seznam použitých zkratk

ASVC	- automatické stavění vlakových cest
ASW	- adresný software
CDP	- centrální dispečerské pracoviště
ČD	- České dráhy, a.s.
ČSN	- česká technická norma
DOZ	- dálkové ovládání zařízení
DZPC	- dispečerský zadávací počítač
ETCS	- evropské vlakové zabezpečovací zařízení (European train control system)
GTN	- graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení
GZPC	- zadávací počítač sítě GTN
JOP	- jednotné obslužné pracoviště
k. ú.	- katastrální území
OŘ	- oblastní ředitelství
p. č.	- parcelní číslo
PO	- požární ochrana
PPV	- pracoviště pohotovostního výpravčího
PS	- provozní soubor
PUPFL	- pozemek určený k plnění funkcí lesa
SSW	- systémový software
SZZ	- staniční zabezpečovací zařízení
TD	- traťový dispečer
TEN-T	- transevropská dopravní síť (Trans-European transport networks)
TNŽ	- technická norma železnic
TTP	- tabulky traťových poměrů
t. ú.	- traťový úsek
TZZ	- traťové zabezpečovací zařízení
VKP	- významný krajinný prvek
VZPK	- výstražné zařízení pro přechod kolejí
ZPF	- zemědělský půdní fond
ŽST	- železniční stanice

### B.1 Popis území stavby

#### a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba v rozsahu, v jakém je navržena, nemá zásadní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí.

Stavba bude realizována pouze ve stávajících drážních budovách v železničních stanicích Rokycany a Plzeň hlavní nádraží a také na CDP Praha. Budovy určené ke stavbě se nacházejí na drážním pozemku investora a společnosti České dráhy a.s. a jsou ve vlastnictví investora Správy železnic, státní organizace. V rámci stavby bude prováděna pouze úprava vnitřní technologie (výměna softwaru) ve stávajících drážních budovách v příslušných železničních stanicích a na CDP Praha. Jedná se o níže uvedené drážní objekty v železničních stanicích:

ŽST Rokycany	- stavědlová ústředna v technologické budově
ŽST Plzeň hlavní nádraží	- dopravní kancelář PPV Plzeň v budově St. Triangl
ŽST Praha Libeň	- budova CDP Praha

Navržené řešení nevyžaduje výkupy cizích staveb či pozemků.

#### b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Stavba bude realizována pouze ve stávajících drážních budovách, které slouží již v současné době pro potřeby zajištění drážní dopravy. Umístění stavby, která zabezpečují provoz dráhy je v souladu s platnými územními plány.

#### c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Výjimky nebyly uplatňovány.

**d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. Vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části.

**e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod**

Netýká se.

**f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.**

Netýká se.

**g) ochrana území podle jiných právních předpisů – archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.**

Netýká se.

**h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Netýká se.

**i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území**

Netýká se.

**j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

Netýká se.

**k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa**

Netýká se.

**l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Stavba bude realizována ve stávajících drážních budovách a bude využívat stávající napojení na technické vybavení.

**m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Stavba je dle rozhodnutí investora, kterým je Správa železnic, státní organizace, plánována v období 04/2022–11/2022.

Předmětná stavba souvisí s investiční stavbou „ETCS Beroun – Plzeň“ (dále jen „související stavba“). Předmětem související stavby je výstavba systému ETCS L2 na trati Beroun – Plzeň hlavní nádraží. Součástí stavby je také úprava systémového softwaru (SSW) a adresného softwaru (ASW) zabezpečovacího zařízení včetně úprav pracovišť JOP dispečerů na CDP Praha. Stavba bude etapizována. Nejdříve se předpokládá realizace systému ETCS v úseku Beroun (včetně) – Plzeň hlavní nádraží (mimo) v termínu 09/2022 a následně po rekonstrukci stanice Plzeň-Kotěrov pak bude aktivován systém ETCS v samotném uzlu Plzeň (předpoklad v průběhu roku 2024, bude upřesněno na základě harmonogramu a průběhu stavebních prací v ŽST Plzeň-Kotěrov).

Na základě požadavku zadavatele bude přizpůsoben termín aktivace stavby ASVC termínu aktivace související stavby ETCS v úseku Beroun (včetně) – Plzeň hlavní nádraží (mimo) a bude předpokládána současná aktivace obou staveb (předpoklad do 09/2022). Bude tedy uvažováno s již aktualizovaným systémovým softwarem traťového stavědla Mirošov – Příkosice.

**n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

**Tab. 1:** Seznam pozemků, na kterých se stavba provádí

katastrální území	parcelní č.	druh pozemku podle katastru nemovitostí	výměra [m <sup>2</sup> ]
Rokycany	2910/13	Ostatní plocha	50 942
Plzeň	5601/1	Ostatní plocha	100 283
Libeň	3380/6	Zastavěná plocha a nádvoří	1719

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.

## **B.2 Celkový popis stavby**

### **B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

- a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

Stavba je svým charakterem změna dokončené stavby.

#### **Parametry dráhy**

##### **Trať Rokycany – Nezvěstice:**

Kategorie dráhy:	regionální (č. 362 00)
Číslo trati dle TTP:	714A
Traťová rychlost:	80 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Počet kolejí:	1
Trakce:	nezávislá
Drážní doprava:	je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis

#### **b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě**

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku investora s cílem zvýšení provozuschopnosti a bezpečnosti železniční dopravy. Realizací se účel užívání dráhy nezmění. Regionální dráha č. 362 00 Rokycany – Nezvěstice není zařazena do hlavní evropské sítě, tj. TEN-T.

#### **c) trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o stavbu trvalého charakteru.

#### **d) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních**

Předmětem stavby je zřízení systému „Automatické stavění vlakových cest“ (dále jen ASVC) na jednokolejné neelektrizované trati Rokycany (mimo) – Nezvěstice (mimo), tedy ve stanicích Mirošov a Příkosice. Systém ASVC je implementován do provozní aplikace GTN a je nástrojem automatizace řízení provozu, který umožňuje především odstranění rutinních úkonů a činností dopravních zaměstnanců. Snižuje vliv lidského činitele na řízení provozu a tím ponechává více času pro dopravní zaměstnance na jiné procesy řízení provozu či na řešení mimořádných dopravních situací. Jedná se o technologickou stavbu, kdy je především nutné pro zavedení systému ASVC provést výměnu a úpravu softwaru zabezpečovacího zařízení.

Realizovaná stavba bude sloužit pro potřebu provozu dráhy a zvýší bezpečnost účastníků železničního provozu. Projektová dokumentace je zpracována v souladu s následujícími předpisy:

- SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
- SŽ Bp2 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace
- SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽDC D1 Dopravní a návěštní předpis
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic
- SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu platný od 1. 3. 2014.
- SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
- SŽDC E8 Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt

**e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci**

Stavba bude realizována pouze ve stávajících drážních budovách v železničních stanicích Rokycany a Plzeň hlavní nádraží a také na CDP Praha. Budovy určené ke stavbě se nacházejí na drážním pozemku investora a společnosti České dráhy a.s. a jsou ve vlastnictví investora Správy železnic, státní organizace. Dle výše uvedeného je umístění stavby, která zabezpečují provoz dráhy v souladu s uvedeným územním plánem.

**f) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení**

Výjimky technických požadavků nebyly uplatňovány. Byla pouze udělena Správou železnic (O14) výjimka č. 4 z Technických specifikací TS č.1/2010-Z pro zavedení systému ASVC pro stanice Mirošov a Příkosice. Obě stanice nesplňují podmínky stanovené technickými specifikacemi, z důvodu přítomnosti centrálních přechodů k nástupištím bez výstražného zařízení pro přechod kolejí.

**g) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. Vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části.

**h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území**

Stavbou nebude dotčena památková ochrana. Stavba nezasáhne do ochranného pásma lesa (do 50 m od okraje lesního pozemku).

**i) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.**

Dodávaná technologie v rámci stavby bude napojena na stávající přípojky elektrické energie. Stavba neklade nároky na další zdroje surovin, vody ani na likvidaci odpadních vod. Z provozu stavby nejsou předpokládány odpady. Stavba také nevyžaduje další nové napojení na technickou veřejnou infrastrukturu.

**j) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Pro řádnou realizaci stavby nejsou kladeny žádné nároky na uvolnění ploch a budov pro zařízení stavenišť. Realizace stavby nevyžaduje výstavbu přístupových komunikací, budou využity stávající přístupové



komunikace. Vzhledem k absenci výkopových prací není nutné provádět vytyčení stávajících inženýrských sítí. Postup výstavby, dopravní opatření a výluky při stavbě jsou popsány v části B. 8 (Zásady organizace výstavby). Žadatel si ve lhůtách stanovených předpisem D7/2 zažádá o výluky. Stavebník bude respektovat vyhlášku č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah). Realizací stavby nesmí dojít ke ztížení údržby a rekonstrukce drážních staveb a zařízení. Stavba v řešeném území nesmí narušit provozuschopnost drážních zařízení. Stavba bude uvedena do provozu jako jeden celek.

**k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby**

Stavba bude uváděna do zkušebnímu provozu dle harmonogramu stavebních a montážních prací. Zkušební provoz musí trvat alespoň 6 měsíců. Úspěšně vyhodnocený zkušební provoz bude podmínkou předání stavby, která bude předána jako celek. Úspěšné vyhodnocení zkušebnímu provozu bude podmínkou kolaudace stavby. Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. bude provedena před uvedením stavby do zkušebnímu provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu. Realizace staveb se předpokládá v období 04/2022–11/2022.

**l) orientační náklady stavby**

Celkové investiční náklady jsou odhadovány cca 13 mil. Kč bez DPH.

**B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

**a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení,**

Netýká se.

**b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.**

Netýká se.

**B.2.3 Celkové technické řešení**

**a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech, včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření,**

Účelem stavby je zřízení systému „Automatické stavění vlakových cest“ (dále jen ASVC) na jednokolejně neelektrizované trati Rokycany (mimo) – Nezvěstice (mimo), tedy ve stanicích Mirošov a Příkosice. Systém ASVC je implementován do provozní aplikace GTN a je nástrojem automatizace řízení provozu, který umožňuje především odstranění rutinních úkonů a činností dopravních zaměstnanců. Snižuje vliv lidského činitele na řízení provozu a tím ponechává více času pro dopravní zaměstnance na jiné procesy řízení provozu či na řešení mimořádných dopravních situací. Jedná se o technologickou stavbu, kdy je především nutné pro zavedení systému ASVC provést výměnu a úpravu softwaru zabezpečovacího zařízení). Stavba bude členěna pouze na jeden provozní soubor **PS 01-01-51 ASVC Rokycany (mimo) – Nezvěstice (mimo)**. Popis koncepce technického řešení je uveden v kapitole B.2.6.2.

**b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody – podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima,**

Netýká se.

**c) celková spotřeba vody,**

Netýká se.

**d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,**

Při realizaci posuzované stavby a jejím následném užívání nevzniknou žádné odpady.

**e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.**

Stavba nevyžaduje nové napojení na technickou veřejnou infrastrukturu.

#### **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

**Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.**

Netýká se.

#### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

**a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,**

Stavba nemá vliv na trakční a energetická zařízení.

**b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.**

Netýká se.

#### **B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení**

**a) popis stávajícího stavu,**

**PS 01-01-51 ASVC Rokycany (mimo) – Nezvěstice (mimo)**

ŽST Mirošov a ŽST Příkosice jsou zabezpečeny elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 3. kategorie typu ESA 44 s decentralizovanou řídicí úrovní (traťové stávedlo Mirošov – Příkosice). Návěstidla jsou světelná, výhybky jsou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky a kontrola volnosti kolejiště je prováděna pomocí počítačů náprav. Vnitřní výstroj prováděcí úrovně SZZ je umístěna ve stávedlových ústřednách ve stanicích. Řídicí úroveň (technologické počítače a pracoviště JOP) je umístěna ve stanici Rokycany. Obě stanice jsou dálkově ovládány z dispečerského sálu 3C CDP Praha (traťový dispečer TD 511 a TD 521) s možností předání na dálkové řízení z PPV v ŽST Plzeň hlavní nádraží (je pravidelně využíváno). Stanice lze případně ovládat z JOP Mirošov – Příkosice pro místní řízení, které je umístěné v ŽST Rokycany.

V přilehlých mezistaničních úsecích jsou v činnosti traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) 3. kategorie typu automatické hradlo (bez hradla na trati). Kontrola volnosti trati je prováděna pomocí počítačů náprav. V mezistaničním úseku Rokycany – Mirošov se jedná o TZZ typu AH-ESA -07, v mezistaničním úseku Mirošov – Příkosice typu AHP-ESA-04 a v mezistaničním úseku Příkosice – Nezvěstice typu AHP-03D.

V ŽST Mirošov jsou zřízena nástupiště u 1. a 3. koleje. Pro příchod na nástupiště u 1. koleje přes 3. kolej je určen úrovnový centrální přechod bez výstražného zařízení pro přechod kolejí (VZPK). Směrem od Rokycan je přechod v úrovni dopravní koleje č. 3 kryt cestovým návěstidlem Lc3. V ŽST Příkosice je zřízeno poloostrovní nástupiště pro 1. a 3. kolej, pro příchod na nástupiště přes 3. kolej je určen úrovnový centrální přechod bez VZPK. Směrem od Nezvěstic je přechod v úrovni dopravní koleje č. 3 kryt návěstí „Místo zastavení“. Obě stanice nesplňují podmínky stanovené technickými specifikacemi TS č.1/2010-Z (Automatické stavění vlakových cest) pro zavedení systému ASVC, z důvodu přítomnosti centrálních přechodů k nástupišťům bez VZPK. Stanicím Mirošov a Příkosice byla však udělena výjimka (č. 4) z uvedených Technických specifikací pro ASVC.

ŽST Rokycany a ŽST Nezvěstice jsou zabezpečeny rovněž elektronickým SZZ 3. kategorie typu ESA 44. ŽST Rokycany je dálkově ovládaná z dispečerského sálu 3C CDP Praha s možností předání na dálkové řízení z PPV v ŽST Plzeň hlavní nádraží. Stanici lze případně ovládat z JOP pro místní řízení v ŽST Rokycany. ŽST Nezvěstice je obsazena výpravčí a ovládána místně z pracoviště JOP.

**b) popis navrženého řešení,**

**PS 01-01-51 ASVC Rokycany (mimo) – Nezvěstice (mimo)**

V souladu se zadáním bude v rámci stavby zřízen systém ASVC pro stanice Mirošov a Příkosice. Systém ASVC bude navržen obdobným způsobem jako je v současnosti provozu na trati Beroun – Plzeň, je preferována jednotnost obsluhovaného zařízení. V kolejišti stanic Mirošov a Příkosice nebudou prováděny žádné změny, bude využita udělená výjimka z technických specifikací pro ASVC. Současný hardware traťového stávedla Mirošov –

Příkosice umožňuje nasazení systému ASVC, a tedy není nutné provádět jeho úpravy či doplnění. Bude provedena výměna adresného softwaru traťového stavebního Mirošov – Příkosice a také výměna softwaru DOZ u všech dispečerských zadávacích počítačů (DZPC) na CDP Praha, ve kterých je obsažena trať Mirošov – Příkosice včetně DZPC na PPV. Zároveň budu rozšířen software provozní aplikace GTN o software systému ASVC (ASW + SSW). V současnosti je již vybudován zadávací počítač sítě GTN (GZPC) pro ASVC na trati Zdice – Plzeň a bude využit také pro ASVC na trati Rokycany – Nezvěstice (není nutné v rámci stavby doplňovat nový). Systém ASVC přebírá potřebné informace z provozní aplikace GTN, která je již v současnosti propojena s informačními systémy, a tedy není zapotřebí provádět další úpravy informačních systémů.

Systém ASVC bude zprovozněn pouze na obslužných pracovištích na dispečerském sále 3C CDP Praha (pracoviště č. TD 511 a č. TD 521), na pracovištích PPV dle zvyklostí a dohody se zástupci O11 zřizován nebude.

Součástí provozního souboru je také výměna monitorů pracovišť traťových dispečerů TD 511, 521, 512, 513 na dispečerském sále 3C a TD 563, 573 na dispečerském sále 3D v souladu s novou koncepcí pracovišť traťových dispečerů. Veškeré úpravy SW a HW zadávacích počítačů pracovišť JOP pro výměnu monitorů budou provedeny v související stavbě ETCS.

Dále v rámci stavby dle zadání dojde k posílení diagnostiky na CDP Praha tím, že se doplní nový diagnostický server pro systém DOZ pro oblast tratí od Prahy na západ. Současný server je přetížen sběrem dat a jeho činnost je nutné rozdělit.

**c) energetické výpočty – spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napětíové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinku.**

Netýká se.

## **B.2.7 Základní popis stavebních objektů**

**a) stručný popis stávajícího stavu,**

Netýká se.

**b) stručný popis navrženého řešení.**

Netýká se.

## **B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby**

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Dokumentace je zpracována v souladu s předpisem R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Během výstavby budou dodržovány požární bezpečnostní požadavky pro práci na elektrickém zařízení. Během výstavby bude na pracovišti k dispozici práškový hasicí přístroj pro hašení elektrických zařízení.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb, §2 navrhování a umísťování staveb.

Stavba nevytváří nové bariéry v příjezdu do území. V rámci stavby nedochází ke změně podmínek pro příjezd požární techniky do dotčeného území. Zabezpečení stavby jednotkami požární ochrany bude řešeno místně příslušným HZS.

Vzhledem k umístění stavby z hlediska ustanovení § 31 odst. 1 písm. b) zákona 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů nepodléhá stavba výkonu státního požárního dozoru a není tedy nutné posouzení stavby z hlediska Hasičského záchranného sboru. Z tohoto důvodu není zpracováno Požární bezpečnostní řešení a není vydáno stanovisko ani závazné stanovisko orgánu Hasičského záchranného sboru.

### **B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

- a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov,**
- b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií,**
- c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby.**

Netýká se.

### **B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí**

Charakterem se stavba nedotýká hygienických předpisů. Stávající dispečerská pracoviště na CDP Praha a PPV Plzeň nebudou upravována.

### **B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,**

Netýká se.

- b) ochrana před bludnými proudy,**

Netýká se.

- c) ochrana před technickou seizmicitou,**

Netýká se.

- d) ochrana před hlukem,**

Netýká se.

- e) protipovodňová opatření,**

Stavba nezasahuje do žádného stanoveného záplavového území.

- f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.**

Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v oblasti s aktivními či potencionálními sesuvy.

### **B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu**

- a) napojovací místa technické infrastruktury,**

Netýká se.

- b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,**

Netýká se.

- c) popis dopravního řešení, včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury.**

Realizace stavby se předpokládá bez výluky železniční dopravy a bez silniční uzavírky.

### **B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

- a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby,**

#### **1. Úvod provozní a dopravní technologie**

Z pohledu provozní a dopravní technologie je předmětem stavby zřízení systému „Automatické stavění vlakových cest“ (dále jen ASVC) na jednokolejné neelektrizované trati Rokycany (mimo) – Nezvěstice (mimo), tedy ve stanicích Mirošov a Příkosice. Jedná se o technologickou stavbu, kdy je především nutné pro zavedení systému ASVC provést výměnu a úpravu softwaru zabezpečovacího zařízení – stavba tedy nenavrhuje stavební úpravy infrastruktury.

Systém ASVC je implementován do provozní aplikace GTN (Graficko – technologická nadstavba) a je nástrojem automatizace řízení provozu, který umožňuje především odstranění rutinních úkonů a činností

dopravních zaměstnanců. Systém snižuje vliv lidského činitele na řízení provozu a tím ponechává více času pro dopravní zaměstnance na jiné procesy řízení provozu či na řešení mimořádných dopravních situací. Hlavním úkolem systému tak je automatické stavění vlakových cest.

Okamžik zahájení stavění vlakové cesty je odvozen od aktuální časové polohy vlaku v provozní aplikaci GTN, od splnění dispozičních kritérií a od splnění podmínek pro postavení vlakové cesty v ZZ. Není-li možné postavit vlakovou cestu v plánovaný okamžik, ASVC vyčká s odesláním AVF (Automatická volba funkce) vlakové cesty do ZZ do okamžiku proveditelnosti příkazu.

Vlakové cesty jsou stavěny na základě denního jízdního řádu vlaku s trvale aktualizovanou časovou polohou. Jízdní doby vlaku kromě jiného významně ovlivňuje aktuální hmotnost vlaku, aktuální hnací vozidlo a jeho technický stav, počasí (adheze) i kondice a zkušenost strojvedoucích. Zatímco první dva jmenované činitele lze exaktně vypočítat, ostatní lze kvantifikovat stěží. V systému ASVC není výpočet dynamiky jízdy vlaku implementován a předpokládá se, že výpočet aktuálních jízdních dob bude dostupný z jiného systému nebo bude implementován přímo do GTN – systém ASVC tak pracuje s pevnými jízdními dobami a pobyty.

## **2. Dopravně technologický popis výchozího stavu**

### **2.1. Traťový úsek Rokycany – Nezvěstice**

Předmětná trať Rokycany – Nezvěstice (dle TTP č. 714A) je regionální dráhou. Začátek trati je ve stanici Rokycany (která leží na celostátní dráze Beroun – Plzeň hlavní nádraží, součást železniční sítě TEN-T) a konec trati je ve stanici Nezvěstice (která leží na celostátní dráze Nemanice – Plzeň hlavní nádraží, součást železniční sítě TEN-T).

Organizování a řízení drážní dopravy na trati podléhá předpisu SŽDC D1. Na trati se nachází 2 mezilehlé stanice ŽST Mirošov a ŽST Příkosice. Úseku Rokycany – Nezvěstice se kromě železničních stanic Rokycany, Mirošov a Nezvěstice nachází celkem osm železničních zastávek: Hrádek u Rokycan (km 5,155), Mirošov město (km 8,633), Příkosice zastávka (km 11,111), Mešno (km 15,587), Lipnice (km 17,416), Kornatice (19,464), Kornatice rybník (km 21,269), Štáhlavice (km 23,775). Na trati v km 17,416 mezi v traťovém úseku Nezvěstice – Příkosice, se nachází nákladíště Lipnice.

Stávající traťová rychlost v současné době činí v úseku Rokycany – Příkosice 80 km/h, v úseku Příkosice – Nezvěstice 45 km/h, rychlosti jsou dále snižovány místními omezeními. Zábrazdná vzdálenost je pro úsek Rokycany – Příkosice 700 m a pro úsek Příkosice – Nezvěstice 400 m. Sklon trati rozhodný pro bezpečné brzdění vlaků je od začátku ke konci trati 21 ‰, pro směr opačný 22 ‰. Z hlediska zatížení je trať ve třídě C3 (20 tun na nápravu; 7,2 tun na běžný metr vozu) v celém úseku. Největší délka vlaků regionální / zastávkové osobní dopravy je 90 metrů v úseku Rokycany – Příkosice a v úseku Příkosice – Nezvěstice 45 m, a délka vlaků nákladní dopravy je stanovena na 147 metrů. Trať je vybavena traťovým rádiovým systémem, základní rádiové spojení tvoří GSM-R a SRD – 79. Náhradním rádiovým spojením trať vybavena není. Nouzové rádiové spojení probíhá pomocí VOS – S12 a GSM. Úsek Rokycany – Nezvěstice je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatické hradlo s počítači náprav bez hradla na trati.

### **2.2. Železniční stanice Rokycany**

Železniční stanice Rokycany leží v km 0,027 regionální dráhy Rokycany – Nezvěstice a v km 87,009 celostátní dráhy Beroun – Plzeň hl.n., trať je v přilehlých mezistaničních úsecích v hlavním směru na Holoubkov a Ejovice dvoukolejná a ve směru na Mirošov jednokolejná. Je stanicí odbočnou pro jednokolejnou trať regionální dráhy Rokycany – Nezvěstice.

Sídlem přednosti provozního obvodu je ŽST Plzeň hl. n. Stanice není trvale obsazena výpravčím a je dálkově řízena z pracoviště traťového dispečera CDP Praha s možností předání na dálkové řízení z pracoviště pohotovostního výpravčího Plzeň 1 – trať + D3 v ŽST Plzeň hl. n. (dále v textu jen PPV Plzeň) nebo na místní řízení výpravčímu v ŽST Rokycany.

Ve výchozím stavu se v ŽST Rokycany nachází sedm dopravních kolejí, devět kolejí manipulační, a dvě koleje spojovací. Pro nastupování a vystupování cestujících jsou ve stanici zřízena tři nástupiště, dvě ostrovní, a jedno úrovňové. V rámci kolejiště stanice je zaústěno celkem pět železničních vleček. Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – elektronického typu ESA, obsluhovaného z jednotného obslužného pracoviště (dále v textu jen JOP). SZZ je ovládáno při dálkovém řízení z pracoviště traťového dispečera CDP Praha v dispečerském sálu 3C nebo z PPV Plzeň, při místním řízení z ŽST Rokycany.

ŽST Rokycany leží na dvoukolejně trati, na které je provozována jak regionální a dálková osobní železniční doprava, tak i nákladní železniční doprava. Stanice je odbočná ve směru na ŽST Mirošov, kde již trať pokračuje jakožto jednokolejná a je využívána pouze pro regionální osobní dopravu. Pro vlaky hlavní tratě je ŽST Rokycany stanicí především průjezdnou, pro vlaky odbočné tratě je taky stanicí končící/ výchozí – vybrané vlaky osobní dopravy jsou vedeny do uzlu Plzeň.

### 2.3. Železniční stanice Mirošov

Železniční stanice Mirošov leží v km 7,457 regionální dráhy trati Rokycany – Nezvěstice. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná.

Sídlem přednosti provozního obvodu je železniční stanice Plzeň hl. n. Stanice není trvale obsazena výpravčím a je dálkově řízena z pracoviště traťového dispečera CDP Praha s možností předání na dálkové řízení z pracoviště pohotovostního výpravčího Plzeň 1 – trať + D3 v ŽST Plzeň hl. n. (dále v textu jen PPV Plzeň) nebo na místní řízení výpravčímu v ŽST Rokycany.

Ve výchozím stavu se v ŽST Mirošov nachází čtyři dopravní koleje a dvě manipulační koleje. V rámci kolejístanice je zaústěna dvojice železničních vleček (Vlečka č. 2275 - ČD, a.s. – Mirošov, Vlečka č. 2093 – Vlečka ROSSO STEEL Mirošov).

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
<b>dopravní koleje</b>				
1	181	-	S1 - Lc1	hlavní staniční vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro všechny vlaky,
1a	116	-	Sc1a - L1a	vjezdová a odjezdová kolej pro vlaky od / do Příkosic a obraty vlaků na zastávce Mirošov město
2	272	-	S2 - Lc2	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro všechny vlaky, kromě vlaků zastavujících s přepravou cestujících
3	109	-	S3 - Lc3	vjezdová, odjezdová kolej pro všechny vlaky,
<b>manipulační koleje</b>				
3a	105	-	Vk1 - zarážedlo	*) kusá kolej
4	242	-	Vk2 - zarážedlo	kusá kolej

Tabulka – Přehled staničních kolejí výchozího stavu ŽST Mirošov, SŘ ŽST Mirošov, Příkosice, Správa železnic s. o.

Pro nastupování a vystupování cestujících jsou ve stanici Mirošov zřízena dvě úrovněová nástupiště, jedno vnější a jedno jednostranné.

- Nástupiště č. 1, u koleje č. 3, první koleje od výpravní budovy, s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice, o délce 90 metrů, přístup přímo od výpravní budovy,
- Nástupiště č. 2, u koleje č. 1, druhé koleje od výpravní budovy, s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice, o délce 90 metrů, přístup úrovněovým přechodem přes kolej č. 3.

Ve stanici Mirošov je zařízení 3. kategorie – elektronické staniční zabezpečovací zařízení ESA s EIP panely obsluhované z jednotného obslužného pracoviště (dále v textu jen JOP) z obslužného pracoviště DOZ v dispečerském sálu 3C CDP Praha nebo z JOP PPV v ŽST Plzeň hl. n., nebo z JOP Mirošov – Příkosice umístěného v ŽST Rokycany. Při zjišťování volnosti vlakové cesty nelze zjišťovat volnost kolejových úseků pohledem na monitor s reliéfem JOP. Ústředně přestavované výhybky jsou přestavovány elektrickými přestavníky. V obvodu staničního zabezpečovacího zařízení jsou pro kontrolu volnosti a obsazení kolejových úseků použity počítače náprav, umístěné na zhlavích i záhlavích a na staničních kolejích číslo 1, 2 a 3.

Staniční technologie ŽST Mirošov vychází z faktu, že se jedná o stanici mezilehlou pro vlaky regionální osobní dopravy obsluhující obce ležící na trati mezi ŽST Rokycany a ŽST Příkosice. Skladba těchto vlaků je dosti stejnorodá a jedná se zejména o motorové jednotky řady 810 či 814.

Pro nákladní vlaky je ŽST Mirošov stanicí výchozí/koncovou, využívá jí však pouze jeden pár nákladních manipulačních vlaků denně směřující z/do stanice Rokycany.

Z hlediska dopravně technologických operací dochází v ŽST Mirošov dle platného GVD z 13. prosince 2020 pouze ke křížení protijedoucích osobních vlaků. Tato situace nastává zpravidla pětkrát denně, z toho dvakrát ve špičce ránní a třikrát ve špičce odpolední.

V ranních hodinách se jedná o služební vlak č. 27890 přijíždějící ze směru Rokycany na kolej č. 3 a měnící se v ŽST Mirošov v osobní vlak č. 27814, a tímto se kříží s osobním vlakem č. 27817 přijíždějícím na kolej č. 1 ze směru Příkosice a pokračujícím dále ve směru Rokycany. Dále se jedná o osobní vlak č. 27816 přijíždějící ze směru Rokycany na kolej č. 1 a kříží se zde s osobním vlakem č. 27819 přijíždějícím ze směru Příkosice na kolej č. 3. V odpoledních hodinách jde o osobní vlak č. 27833 přijíždějící ze směru od stanice Příkosice na kolej č. 3 křížící se s vlakem č. 27830 přijíždějícím ze směru Rokycany na kolej č. 1. Obdobný scénář platí i pro další dva páry odpoledních vlaků. Vybrané vlaky v rámci dopravního sedla jsou ukončovány na železniční zastávce Mirošov město – dochází zde k úvratové jízdě a vlak nepokračuje dále směr Příkosice.

Vlaky přijíždějící při křížování do stanice jako první jsou vždy odbavovány na odbočné koleji (kolej č. 3) z důvodu časové rezervy a také z důvodu zajištění bezpečnosti cestujících veřejnosti (kolej u výpravní budovy – nástup a výstup cestujících veřejnosti bez kolize s druhým vlakem). Vlaky přijíždějící při křížování do stanice jako druhé jsou tedy zpravidla vedeny po hlavní dopravní koleji – kolej č. 1. Odjezd vlaků ze stanice je zpravidla současný, případně vlak přijíždějící jako první je vypraven jako poslední (kolej č. 3) – z důvodu zajištění bezpečnosti cestujících veřejnosti ve vztahu přístupu na nástupiště (úrovňový přechod).

#### 2.4. Železniční stanice Příkosice

Železniční stanice Příkosice leží v km 12,635 regionální dráhy trati Rokycany – Nezvěstice. Trať je v přilehlých mezistančních úsecích jednokolejná.

Sídlem přednosti provozního obvodu je železniční stanice Plzeň hl. n. Stanice není trvale obsazena výpravčím a je dálkově řízena z pracoviště traťového dispečera CDP Praha s možností předání na dálkové řízení z pracoviště pohotovostního výpravčího Plzeň 1 – trať + D3 v ŽST Plzeň hl. n. (dále v textu jen PPV Plzeň) nebo na místní řízení výpravčímu v ŽST Rokycany.

Ve výchozím stavu se v ŽST Příkosice nachází pouze dvě dopravní koleje. Stanice není vybavena manipulačními kolejemi, a do stanice nejsou zaústěny žádné železniční vlečky.

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
<b>dopravní koleje</b>				
1	159	-	S1 - L1	hlavní staniční vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro všechny vlaky,
3	159	-	S3 - L3	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro všechny vlaky, kolej je určena k pobytu souprav osobní dopravy

Tabulka – Přehled staničních kolejí výchozího stavu ŽST Příkosice, SŘ ŽST Mirošov, Příkosice, Správa železnic s. o.

Pro nastupování a vystupování cestujících je ve stanici Příkosice zřízeno jedno poloostrovní nástupiště.

- Nástupiště u koleje č. 3, první koleje od výpravní budovy, s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice, o délce 45 metrů, přístup úrovňovým přechodem přes kolej č. 3,
- Nástupiště u koleje č. 1, druhé koleje od výpravní budovy, s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice, o délce 90 metrů, přístup úrovňovým přechodem přes kolej č. 3.

Ve stanici Příkosice je zařízení 3. kategorie – elektronické staniční zabezpečovací zařízení ESA s EIP panely obsluhované z jednotného obslužného pracoviště (dále v textu jen JOP) z obslužného pracoviště DOZ v dispečerském sálu 3C CDP Praha nebo z JOP PPV v ŽST Plzeň hl. n., nebo z JOP Mirošov – Příkosice umístěného

v ŽST Rokycany. Při zjišťování volnosti vlakové cesty nelze zjišťovat volnost kolejových úseků pohledem na monitor s reliéfem JOP. Podrobnosti stanoví návod na obsluhu a doplňující ustanovení. Ústředně přestavované výhybky jsou přestavovány elektrickými přestavníky s třífázovými motory. V obvodu staničního zabezpečovacího zařízení jsou pro kontrolu volnosti a obsazení kolejových úseků použity počítače náprav, umístěné na zhlavích i záhlavích a na staničních kolejích číslo 1 a 3.

ŽST Příkosice je na rozdíl od stanice Mirošov pro osobní vlaky z hlediska staniční technologie především stanicí výchozí/koncovou, a to pro spoje jedoucí do/od ŽST Rokycany a také pro vlaky protijedoucí tedy do/od ŽST Nezvěstice. Včasní ranní vlak 27800 je přes ŽST Příkosice veden jako průběžný, ze stanice Mirošov do stanice Nezvěstice (souprava vlaku je během noční doby odstavena v rámci kolejí ŽST Mirošov). Vlaky nákladní dopravy přes ŽST Příkosice vedeny nejsou.

V ŽST Příkosice dochází dle GVD z 13. prosince 2020 během celého denního i nočního provozu pouze k souběžné úvratě jízdy vlakových souprav, nedochází zde ke křížování vlaků. Linka přijíždějící ze ŽST Rokycany je z důvodu dřívějšího příjezdu vždy odbavována na vedlejší, tedy třetí koleji a linka přijíždějící zpravidla o minutu později z druhého směru, tedy ŽST Nezvěstice je odbavována na koleji hlavní, tedy koleji první. Po uplynutí času sloužícího pro nástup/výstup/přestup cestující veřejnosti jsou pak vlaky ve stejný okamžik vypraveny směry vzájemně opačnými, tedy těmi odkud do ŽST Příkosice přijely – tím je zajištěna bezpečnost cestující veřejnosti ve vztahu přístupu na nástupiště (úrovňový přechod).

## 2.5. Železniční stanice Nezvěstice

Železniční stanice Nezvěstice leží v km 26,589 regionální dráhy Rokycany – Nezvěstice a v km 332,610 celostátní dráhy České Budějovice – Plzeň, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Je stanicí odbočnou pro jednokolejnou trať regionální dráhy Rokycany – Nezvěstice.

Sídlem přednosti provozního obvodu je ŽST Plzeň hl. n. Stanice je trvale obsazena výpravčím.

Ve výchozím stavu se v ŽST Nezvěstice nachází pět dopravních kolejí a sedm manipulačních kolejí. Pro nastupování a vystupování cestujících jsou ve stanici Nezvěstice zřízena čtyři úrovňová jednostranná nástupiště. Do kolejí ŽST Nezvěstice není zaústěna žádná železniční vlečka. Železniční stanice Nezvěstice je vybavena elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – SZZ ESA 44 (ESA 11 s panely EIP) s ovládáním pomocí JOP, s plnou kontrolou volnosti dopravních kolejí pomocí počítačů náprav a návěstní rychlostní soustavou. SZZ je ovládáno místně.

## 3. Rozsah pravidelné dopravy

Pravidelná železniční doprava v mezistaničním úseku Rokycany – Nezvěstice, ve kterém bude probíhat předemtné zavedení systému ASVC je zastoupena zejména regionální osobní dopravou a v malé míře také pravidelnou nákladní dopravou.

Regionální osobní doprava je v mezistaničním úseku Rokycany – Nezvěstice zastoupena pouze vlaky kategorie Os, relacemi Rokycany – Příkosice a Příkosice – Nezvěstice. Výjimečně v brzkých ranních a pozdních večerních hodinách relace Rokycany – Mirošov město. Vzhledem k tomuto zlomu relací lze ŽST Příkosice z pohledu traťové technologie označit za stanici pásmovou.

Pravidelná nákladní doprava je zastoupena nákladními vlaky kategorie Mn: a to přes mezistaniční úsek Mirošov – Rokycany, kde je však veden pouze jeden pár pravidelných manipulačních nákladních vlaků za den (pravidelně vedeny v pondělí, středu a pátek, oba tyto manipulační vlaky ŽST Rokycany i ŽST Mirošov manipulují). ŽST Příkosice, a tedy také úsek Mirošov – Nezvěstice není nákladní dopravou obsluhován.

Počet vlaků jednotlivých kategorií vychází z GVD 2020, ve znění změny č. 4 ze dne 13. prosince 2020. Uvedený počet vlaků platí pro běžný všední den. Ve dnech pracovního klidu je rozsah dopravy nižší.

### Traťový úsek Rokycany – Příkosice

směr Rokycany – Příkosice

Ex	R (Rx)	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Celkem
0	0	0	21	1	0	0	1	23

směr Příkosice – Rokycany

Ex	R (Rx)	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Celkem
0	0	0	20	2	0	0	1	23



### **Traťový úsek Příkosice – Nezvěstice**

směr Příkosice – Nezvěstice

Ex	R (Rx)	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Celkem
0	0	0	11	0	0	0		11

směr Nezvěstice – Příkosice

Ex	R (Rx)	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Celkem
0	0	0	12	0	0	0	0	12

*Tabulka – Rozsah pravidelné dopravy, GVD 2017, Správa železnic s. o.*

#### **4. Dopravně technologický popis navrhovaného stavu – zavedení systému ASVC**

Dle zadávacích podmínek bude součástí stavby zavedení systému ASVC pro stanice Mirošov a Příkosice. Navržení tohoto systému bude inspirováno způsobem, jaký byl použit na trati Beroun – Plzeň, tedy s preferencí jednotnosti obsluhovaného zařízení. Dojde k udělení výjimky z technických specifikací pro ASVC, z tohoto důvodu nebudou prováděny žádné stavební změny v kolejisti stanice Mirošov ani Příkosice (Výhledový rozsah dopravy nebyl vzhledem na charakter stavby ověřován). Nutností není ani provádění úprav či doplnění hardwaru traťového stávedla Mirošov – Příkosice, jelikož jeho aktuální stav již umožňuje nasazení systému ASVC. Dojde však k výměně softwaru DOZ u všech dispečerských zadávacích počítačů (DZPC) na CDP Praha, ve kterých je obsažena trať Mirošov – Příkosice včetně DZPC na PPV. Software provozní aplikace GTN bude obohacen o software systému ASVC (ASW + SSW). Rovněž není zapotřebí provádět úpravy informačních systémů, protože provozní aplikace GTN je již s těmito systémy propojena, tudíž z nich systém ASVC může přebírat potřebné informace. Ke zprovoznění systému ASVC dojde pouze na obslužných pracovištích na dispečerském sále 3C CDP Praha (pracoviště č. TD 511 a č. TD 521), na pracovištích PPV k zprovoznění nedojde. V praxi to znamená, že funkcionality automatického stavění vlakových cest bude dostupná pouze během řízení provozu z CDP. Po převedení řízení provozu na PPV funkcionality automatického stavění vlakových cest nebude dostupná.

Funkcionality systému ASVC z pohledu provozní a dopravní technologie řeší především odlehčení obslužné práce traťového dispečera. ASVC tak umožní odstranění rutinních obslužných úkonů traťového dispečera pro stavění vlakových cest v běžném provozním stavu (mimo výluky a mimořádnosti), a tím napomáhá jeho činnosti. Cílem je odstranění možnosti chybování lidského faktoru, a tedy sekundárně také zvýšení bezpečnosti provozu (primárně je bezpečnost zajištěna použitým zabezpečovacím zařízením). V základním stavu tak bude obsluha ZABZAŘ prováděna technologií ASVC a traťový dispečer bude nadále zodpovědný za řízení provozu. V případě výluk, nebo mimořádnosti je obsluha ZABZAŘ převedena na dopravního zaměstnance, tj. na traťového dispečera (případně obsluhu PPV/místní obsluhu JOP).

Funkcionality systému ASVC bude sestavena na základě pravidelných vlakových cest – vycházejících z aktuálně platného GVD, tj. stávajícího stavu (popsaného v rámci dopravně technologického popisu stávajícího stavu). Konkrétní vlakové cesty, se kterými systém ASVC pracuje, jsou případně odlišné pro každý další GVD. Navíc funkcionality ASVC pracuje s ad hoc trasami vlaků, které nejsou přímou součástí platného GVD, a ASVC jsou zadávány operativně provozní aplikací GTN. Funkcionality ASVC tak bude určena pro všechny vlaky v řízené oblasti, pravidelné dle GVD, a také nepravidelné v režimu ad hoc.

Zavedení systému ASVC může mít mírně příznivý dopad na provozní intervaly (vlivem odstranění stavění VC obsluhou), a tedy také na výslednou kapacitu předmetné části infrastruktury (ŽST Mirošov a ŽST Příkosice). Lze však prohlásit, že dopad (zlepšení) bude pouze minimální, a tedy kapacita dopravní infrastruktury nedozná výrazných změn. Zavedení systému ASVC dále přispěje k stabilitě GVD, za předpokladu respektování časových poloh vlaků na vstupních dopravních bodech (tj. za předpokladu minimalizace zpoždění vlaků ve výchozích stanicích Rokycany a Nezvěstice). Funkcionality ASVC tak umožní negenerovat zpoždění v nácestných stanicích, vlivem chybové/pomalé obsluhy ZABZAŘ, typicky během pravidelného křižování vlaků.

S ukončením technologické stavby doplnění funkcionality ASVC nedojde k úspoře dopravních zaměstnanců. Zachovány budou stávající pozice v rámci CDP a PPV, stanice Rokycany, Mirošov a Příkosice budou nadále trvale neobsazeny (ovládány z CDP, případně PPV/JOP), a ve stanici Nezvěstice bude zachována stávající pozice místního řízení.

Zvýšení bezpečnosti spočívá v odstranění možnosti chybování lidského faktoru během vykonávání rutinních obslužných úkonů traťového dispečera, spojených se stavěním vlakových cest v běžném provozním stavu (mimo výluky a mimořádnosti). Primárně je však bezpečnost nadále zajištěna použitým zabezpečovacím zařízením, funkcionality ASVC k zvýšení bezpečnosti přispívá pouze sekundárně. Bezpečnost v rámci dopravy

Mirošov a Příkosice (nechráněný úrovnňový přechod) bude zajištěna v rámci konstrukce GVD – obdoba funkcionality stávajícího stavu.

**b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby,**

Součástí stavby nejsou stavební rekonstrukce tratě, a tedy se nepředpokládá výluky silniční a železniční dopravy. Bude nutná pouze krátkodobá výluky zabezpečovacího zařízení pro výměnu softwaru

**c) dosažené parametry stavby – tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlosti, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.**

Stavba nemění traťovou rychlost, proto není graf dynamického průběhu rychlosti zpracován.

## **B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

**a) terénní úpravy,**

Netýká se.

**b) použité vegetační prvky,**

Netýká se.

**c) biotechnická, protierozní opatření.**

Netýká se.

## **B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**

**a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,**

**Ovzduší a hluk**

Při provozu a realizaci stavby nedojde k negativnímu ovlivnění hlukové situace ani ovlivnění kvality ovzduší v zájmovém území.

**Voda**

Stavba nevyžaduje napojení na zdroj vody. Z hlediska ochrany vod nebude mít stavba žádný negativní vliv

**Odpady**

Při realizaci posuzované stavby a jejím následném užívání nevzniknou žádné odpady.

**Půda**

Realizací stavby nedojde k trvalému záboru půdního fondu (ZPF). Nebudou prováděny žádné výkopové práce.

**b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,**

Stavba nezasahuje do žádného zvláště chráněného území, ani do jeho ochranného pásma. Stavbou nebude dotčen žádný registrovaný významný krajinný prvek a ani VKP ze zákona. Stavba nezasáhne skladebné prvky ÚSES. Realizací stavby nebudou dotčeny žádné lesní pozemky, ani jejich ochranné pásmo (do 50 m od hranice PUPFL). Stavba nebude mít žádný vliv na flóru, faunu a ekosystém.

**c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,**

Stavba není situována na území lokality soustavy Natura 2000.

**d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,**

Předmětná stavba svým charakterem a umístěním nenaplnuje žádnou kategorii dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, proto není vyžadováno zjišťovací řízení podle uvedeného zákona a nejsou stanoveny podmínky posuzování vlivů na životní prostředí.

**e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,**

Stavba není posuzována dle zákona č. 76/2002 Sb. o integrované prevenci, v platném znění.

- f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.**

Netýká se.

## **B.7 Ochrana obyvatelstva**

**Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva. Zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).**

Realizovaná stavba nebude mít žádný negativní vliv na zdraví osob. Stavbou dojde k zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

## **B.8 Zásady organizace výstavby**

### **B.8.1 Technická zpráva**

- a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,**

Netýká se.

- b) odvodnění staveniště,**

Netýká se.

- c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,**

Netýká se.

- d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky – včetně omezení hospodaření třetích stran apod.,**

Stavba je umístěna ve stávajících drážních budovách ve vlastnictví investora. Stavba nebude mít vliv na okolní stavby a pozemky a také neomezí hospodaření třetích stran.

- e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,**

Netýká se.

- f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,**

Stavba nevyžaduje žádné trvalé ani dočasné zábory.

- g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,**

Netýká se.

- h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,**

Při realizaci posuzované stavby a jejím následném užívání nevzniknou žádné odpady.

- i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,**

Netýká se.

- j) ochrana životního prostředí při výstavbě,**

Netýká se, stavba bude realizována uvnitř stávajících drážních budov.

- k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,**

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu a na elektrických zařízeních jsou uvedeny v zákoníku práce, předpisu SŽ Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a v normách ČSN, ON a SŽDC TNŽ. Práce může provádět pouze odborná firma s platným oprávněním pro práce na železniční dopravní cestě. Zhotovitel musí před započatím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu SŽ Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů. Vedoucí prací zajistí, aby pracoviště odpovídalo bezpečnostním předpisům, musí zajistit dozor a provádět školení pracovníků.

- l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,**

Netýká se stavby. Stavba nebude mít vliv na stávající bezbariérové užívání budov.

**m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,**

Realizace stavby předpokládá pouze výluku zabezpečovacího zařízení traťového stavebního Mirošov – Příkosice. Z důvodu požadavku zadavatele na současnou realizaci staveb ASVC a ETCS bude délka výluky a dopravní opatření po dobu výluky přizpůsobena stavbě ETCS, která řeší také úpravu vnitřní technologie a adresného a systémového softwaru traťového stavebního. Předpokládá se 5hodinová výluka v nočních hodinách na přehrání nového adresného softwaru. Stanice budou v den výluk obsazeny výpravní a předány na místní obsluhu. V době výluky SZZ bude ovládána z desky nouzové obsluhy. Přesnější popis bude uveden v související stavbě ETCS.

**n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,**

Speciální podmínky pro provádění stavby nejsou stanoveny. Provedení stavby musí odpovídat Technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah v platném znění. Jednotlivé organizační jednotky a správy investora stanovily vlastní podmínky pro realizaci stavby.

**o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu**

V předstihu bude zpracován nový adresný software dotčených stanic Mirošov a Příkosice (traťové stavebního Mirošov – Příkosice) a software DOZ, které budou řádně odzkoušeny na simulátoru. Zároveň bude provedena úprava diagnostiky na CDP Praha. Na závěr stavby proběhne na základě ROV (rozkaz o výluce zabezpečovacího zařízení) výměna adresného softwaru v technologických počítačích traťového stavebního Mirošov – Příkosice (nejdříve záložní a pak hlavní počítač). Současně bude provedena výměna softwaru DOZ na všech pracovištích dispečerů na dispečerském sálu 3C a také na pracovištích pohotovostních výpravních PPV Plzeň.

Výměna adresného softwaru traťového stavebního a úprava softwaru DOZ na dispečerských pracovištích CDP Praha bude realizována společně pro předmětnou stavbu ASVC i související stavbu ETCS. Termín výměny bude přizpůsoben harmonogramu související stavby ETCS. Také délka výluky a dopravní opatření po dobu výluky budou přizpůsobena stavbě ETCS. Předpokládá se 5hodinová výluka v nočních hodinách na přehrání nového adresného softwaru. Stanice budou v den výluk obsazeny výpravní a předány na místní obsluhu. V době výluky SZZ bude ovládána z desky nouzové obsluhy. Přesnější popis bude uveden v související stavbě ETCS.

Stavba bude předána jako celek, postupné uvádění do provozu se nepředpokládá. Bude respektována nutnost zkušebního provozu. Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. Bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu.

**p) požadavky na výluky veřejné dopravy,**

Výluka veřejné dopravy se nepředpokládá.

**q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.**

Vzhledem k charakteru stavby nebude zřizováno žádné zařízení staveniště.

## **B.8.2 Výkresy**

Situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby – vychází z koordinační situace stavby (část C). Zejména se uvádí obvod staveniště, včetně ploch zařízení staveniště, vjezdy na staveniště, zdroje vody a energií.

Vzhledem k omezenému rozsahu a charakteru stavby (práce pouze ve stávajících budovách) nebyl vyhotovován samostatný výkres situace pro organizaci výstavby.

## **B.8.3 Harmonogram výstavby**

**Harmonogram výstavby podle rozsahu a složitosti stavby ve dnech nebo týdnech. Časový plán musí postihnout všechny návaznosti technologických postupů, prokázat reálnost navrhovaných výlukových časů a celkové lhůty výstavby.**

Časový harmonogram stavby a termíny výluk pro realizaci stavby budou upřesněny zhotovitelem v žádosti o výlukový rozkaz. Na základě požadavku zadavatele bude přizpůsoben termín aktivace stavby ASVC termínu aktivace související stavby ETCS v úseku Beroun (včetně) – Plzeň hlavní nádraží (mimo) a bude předpokládána současná aktivace obou staveb (předpoklad do 09/2022).

Časový harmonogram celé stavby a technologický postup prací bude před zahájením stavby vypracován zhotovitelem a projednán se zástupci jednotlivých složek investora.

#### **B.8.4 Schéma stavebních postupů**

**Schéma stavebních postupů zejména při stavbě nebo rekonstrukci kolejiště stanic a u staveb, kde budou vyžadovány výluky kolejí nebo vypnutí zabezpečovacího zařízení.**

Vzhledem k omezenému rozsahu a charakteru stavby není tato problematika zpracována samostatně. Postup stavebních prací je uveden v bodě B.8.1.o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu.

#### **B.8.5 Bilance zemních hmot**

**Stanovení vlastností a objemu zemních hmot získaných stavbou, hmot potřebných pro stavbu, posouzení využitelnosti získaných hmot a přesuny hmot.**

Netýká se.

#### **B.9 Celkové vodohospodářské řešení**

Netýká se.