

ČISTOPIS 10/2021

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

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

Investor:



SŽ, 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
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:

ETCS PRAHA-UHŘÍNĚVES - PRAHA HL.N.

Číslo smlouvy:

20 354 208

Projektový stupeň:

ZDS2

Část:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Datum:

03/2021

Číslo části:

A



Projekty
Inženýring
Konzultace

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

" ETCS Praha-Uhřetěves - Praha hl. n. (mimo)"

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.....	10
c.)	Údaje o souladu záměru (přípravné dokumentace) s územně plánovací dokumentací... ..	10
d.)	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	11
e.)	Požadavky na realizaci stavby.....	11
f.)	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	11
g.)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území ..	12
h.)	Poloha vůči záplavovému území	12
i.)	Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí	12
j.)	Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy	12
k.)	Zajištění vody a energií po dobu výstavby	12
l.)	Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků	12
A.3	Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	14
m.)	Účel užívání stavby	14
n.)	Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba),.....	14
o.)	Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby)	14
p.)	Etapizace výstavby	15
q.)	Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.)	15
r.)	Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních.....	15
A.4	Orientační údaje stavby.....	15
s.)	Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.),.....	15
t.)	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	15
u.)	Celková spotřeba vody.....	15
v.)	Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod.....	15
w.)	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě. 15	
x.)	Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	16
A.5	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	17
A.6	Přehled výchozích podkladů	18
A.7	Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami	20
A.8	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty.....	24
	Provozní soubory.....	24
A.9	Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....	25
y.)	Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku (vč. snížení provozních nákladů, zvyšování tržeb, bezpečnosti provozu, kultury provozu a cestování)	25
z.)	Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby.....	26
aa.)	Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru,	



územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele 26

A.1 ÚVODNÍ ÚDAJE

a.) Identifikace stavby

Název stavby: " ETCS Praha-Uhřetěves - Praha hl. n. (mimo)"

ISPROFIN/ISPROFOND: 327 321 4901/511 352 0040

Stupeň dokumentace: Zjednodušené dokumentace ve stádiu 2 (ZDS2)

Druh/Charakter stavby: Výstavba vlakového zabezpečovače

Kraj: Hl.m. Praha

Vlastníci dotčených pozemků: Správa železnic, s.o., České dráhy, a.s.,

Místo stavby: Železniční trať:

č.519A Benešov u Prahy – Praha-Hostivař
Traťový úsek Praha-Uhřetěves – Praha-Hostivař

č.523A Čerčany – Praha-Vršovice
Traťový úsek Praha-Krč – Praha-Vršovice

č.525C Praha-Hostivař - Praha-Zahradní Město - Praha hl.n.
Traťový úsek Praha-Hostivař - Praha-Zahradní Město - Praha hl.n.

č.525D Praha jih Odjezd-Praha-Vršovice
Traťový úsek Praha jih Odjezd-Praha-Vršovice

č.525F Praha-Hostivař – Praha-Libeň - Praha-Vysočany
Traťový úsek Praha-Hostivař – Praha Malešice-Praha-Libeň

č.525G Praha-Běchovice – Odb Závodiště
Traťový úsek Praha-Běchovice – Praha-Krč

č.525H Praha ONJ Vjezd - Praha-Vršovice os.n.
Traťový úsek Praha ONJ Vjezd - Praha-Vršovice os.n.

č.525J Praha-Vršovice - Výh Praha-Vyšehrad
Traťový úsek Praha-Vršovice - Výh Praha-Vyšehrad

Železniční stanice přímo upravené stavbou: Praha hl.n.,

Praha-Uhřetěves, Praha-Hostivař, Praha-Malešice, Praha-Krč,
Praha-Zahradní Město, Praha-Vršovice - obvod Eden, Praha-
Vršovice – obvod osobní n., Praha-Malešice

Železniční zastávky dotčené stavbou: Praha-Horní Měcholupy,



Dodavatel: Bude určen na základě výběrového řízení

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

b.) Zadavatel přípravné dokumentace**Objednatel (investor)**

Investor: **Správa železnic, státní organizace**
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384

Zastoupený: **Správa železnic, státní organizace**
Stavební správa západ,
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel projektové dokumentace stavby

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



A.2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

a.) Charakteristika území dotčeného stavbou

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

Dotčené železniční tratě

Benešov u Prahy - Praha-Hostivař

Žel. trať dle rozdělení v TPP (Dodatku k NP a DP):	519A Benešov u Prahy - Praha-Hostivař
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	221 Praha - Benešov u Prahy
Začátek trati:	Benešov u Prahy (km 134,554)
Konec trati:	Praha-Hostivař (km 176,271)
Typ trati:	dvukolejná
Zábrzdna vzdálenost:	Benešov u Prahy- Záběhlí odb.
	1 000m
Největší povolená délka vlaku	680m
Délka nákladního vlaku v úseku	520m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku	160km/h
Trakční soustava:	Závislá, stejnosměrná 3kV
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Praha-Uhřetěves - VB
Konec stavby:	Praha-Hostivař

Praha-Zahradní Město - Praha-Radotín

Žel. trať dle rozdělení v TPP (Dodatku k NP a DP):	521A Praha-Zahradní Město - Praha-Radotín
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	Linka v JŘ nyní neexistuje
Začátek trati:	Praha-Zahradní Město (km 8,127)
Konec trati:	Praha- Radotín (km 9 ,723)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdna vzdálenost:	700m
Největší povolená délka vlaku	700m
Délka nákladního vlaku v úseku	700m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	250m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	250m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku	Odb.Tunel -75km/h
Odb.Závodíště	
Trakční soustava:	Závislá, stejnosměrná 3kV
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Praha-Zahradní Město
Konec stavby:	Praha-Krč



Čerčany - Praha-Vršovice

Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	523A Čerčany - Praha-Vršovice
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	210 Praha - Vrané nad Vltavou - Čerčany, Vrané nad Vltavou - Dobříš
Začátek trati:	Čerčany (km 143,807)
Konec trati:	Praha-Vršovice (km 183,376)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdňá vzdálenost: Praha-Modřany Praha-Vršovice	700m
Největší povolená délka vlaku	212m
Délka nákladního vlaku v úseku	170m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	145m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	105m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku Praha-Modřany Praha-Vršovice	80km/h
Trakční soustava:	Nezávislá
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Praha-Krč
Konec stavby:	Praha-Vršovice

Praha-Hostivař - Praha-Zahradní Město - Praha hl.n.

Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	525C Praha-Hostivař - Praha-Zahradní Město - Praha hl.n.
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	Linka v JŘ nyní neexistuje
Začátek trati:	Praha-Hostivař - (km 176,271)
Konec trati:	Praha hl.n. - (km 185,837)
Typ trati:	dvukolejná
Zábrzdňá vzdálenost:	
Praha-Hostivař Praha-Zahradní Město	1000m
Praha-Zahradní Město - Praha hl.n.	700m
Největší povolená délka vlaku	-
Délka nákladního vlaku v úseku	346m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	350m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku Praha-Běchovice Praha-Vršovice v.j.n	60km/h
Trakční soustava:	Závislá, stejnosměrná 3kV
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Praha-Hostivař
Konec stavby:	Praha hl.n.



Dotčené železniční tratě

Praha-Vršovice – Praha hl.n.

Žel. trať dle rozdělení v TPP (Dodatku k NP a DP):	525D Praha-Vršovice – Praha hl.n..
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	221 Praha - Benešov u Prahy
Začátek trati:	Praha jih Odjezd (km 3,060)
Konec trati:	Praha-Vršovice (km 185,837)
Typ trati:	dvoukolejná
Zábrzdňá vzdálenost:	700m
Největší povolená délka vlaku	Neurčena
Délka nákladního vlaku v úseku	346m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	350m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	350m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku	
Praha jih - Praha-Eden	60km/h
Praha-Eden - Praha-Vršovice	50km/h
Trakční soustava:	Závislá, stejnosměrná 3kV
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Praha jih
Konec stavby:	Praha-Vršovice

Praha-Hostivař - Praha-Vysočany

Žel. trať dle rozdělení v TPP (Dodatku k NP a DP):	525F Praha-Hostivař - Praha-Vysočany
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	Linka v JŘ nyní neexistuje, 091
Začátek trati:	Praha-Hostivař (km 0,012)
Konec trati:	Praha-Vysočany (km 1,604)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdňá vzdálenost:	700m
Největší povolená délka vlaku	695m
Délka nákladního vlaku v úseku (Praha-Hostivař - Praha-595m Libeň)	
Délka nákladního vlaku v úseku (Praha-Libeň - Praha-381m Vysočany)	
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	255m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	255m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku Praha-Hostivař Praha-80km/h Libeň	
Trakční soustava:	Závislá
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Praha-Hostivař
Konec stavby:	Praha-Libeň



Praha-Běchovice - Odb Závodiště

Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	525G Praha-Běchovice - Odb Závodiště
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	Linka v JŘ nyní neexistuje
Začátek trati:	Praha-Běchovice (km 397,000)
Konec trati:	Odb Závodiště (km 6,124)
Typ trati:	dvukolejná
Zábrzdna vzdálenost:	700m
Největší povolená délka vlaku	700m
Délka nákladního vlaku v úseku	430m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	200m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	200m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku	
Praha-Běchovice Praha-Zahradní Město	80km/h
Praha-Zahradní Město Odb Závodiště	75km/h
Trakční soustava:	Závislá, stejnosměrná 3kV
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Praha-Běchovice
Konec stavby:	Praha-Vyšehrad

Praha ONJ Vjezd - Praha Vršovice os.n.

Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	525H Praha ONJ Vjezd - Praha Vršovice os.n.
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	Linka v JŘ nyní neexistuje
Začátek trati:	Praha ONJ Vjezd (km 0,432)
Konec trati:	Praha Vršovice os.n. - (km 183,376)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdna vzdálenost:	700m
Největší povolená délka vlaku	700m
Délka nákladního vlaku v úseku	-
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	350m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku Praha-Běchovice	-60km/h
Praha-Vršovice vj.n	
Trakční soustava:	Závislá, stejnosměrná 3kV
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Praha ONJ Vjezd
Konec stavby:	Praha Vršovice os.n.

Praha-Vršovice - Výh Praha-Vyšehrad

Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	525J Praha-Vršovice - Výh Praha-Vyšehrad
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	Linka v JŘ nyní neexistuje
Začátek trati:	Praha-Vršovice (km 183,370)
Konec trati:	Praha-Vyšehrad (km 3,221)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdna vzdálenost:	700m
Délka nákladního vlaku v úseku	430m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	200m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	200m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku Praha-Běchovice	-50km/h
Praha-Vršovice vj.n	
Trakční soustava:	Závislá, stejnosměrná 3kV
Kategorie dráhy:	Celostátní
Začátek stavby:	Praha-Vršovice
Konec stavby:	Praha-Vyšehrad



Dotčené území stavbou vyplývá z polohy jednotlivých železničních dopraven. Stavba se bude odehrávat výhradně na drážních pozemcích a objektech v majetku Správy železnic, státní organizace případně v majetku ČD a. s. Mimo drážní pozemky se zasahuje pouze v případě, kdy je nutný přístup ke stávajícímu zařízení pro provedení rekonstrukce. Realizací stavby nedojde k zásahům do zemědělského nebo lesního půdního fondu. Výstavba a ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Všechny odpady vzniklé na stavbě budou uloženy v souladu s dnes platným zákonem o zacházení s odpady.

Kategorie dráhy

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

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

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

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

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

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



Místo stavby

V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční stanice:

Železniční stanice dotčené stavbou:

- Praha-Uhřetěves, Praha-Hostivař, Praha-Malešice, Praha-Krč, Praha-Zahradní Město, Praha-Vršovice - obvod Eden, Praha-Vršovice – obvod osobní n.,

Celkem se jedná o 6 stanic a jejich obvodů

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

- Zast. Praha Horní Měcholupy,

Celkem se jedná o 1 zastávka

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

Kraj – vyšší územněsprávní celek

Dotčené krajské úřady:

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

Magistrát hl. m. Praha

Mariánské nám. 2

110 01 Praha 1

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

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

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

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

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



d.) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

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

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

V době zpracování dokumentace stavby „ETCS Praha-Uhřetěves - Praha hl. n. (mimo)" nebyly projektantovi známy žádné jiné požadavky dotčených orgánů ve vztahu k navrženému řešení.

e.) Požadavky na realizaci stavby

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

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

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

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

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

Podmínky zadávací dokumentace na zhotovení stavby:

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

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

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

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



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

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

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

h.) Poloha vůči záplavovému území

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

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

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

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

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

k.) Zajištění vody a energií po dobu výstavby

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

l.) Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Hmotný investiční majetek (HIM) Správy železnic, státní organizace spravují:

Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Praha

- **Správa tratí:**
 - stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
 - stavební objekty železničního spodku
 - stavební objekty příjezdních komunikací, obslužných a manipulačních ploch Správy železnic, státní organizace.
- **Správa mostů a tunelů:**
 - stavební objekty železničních mostů
 - stavební objekty propustků
- **Správa budov:**
 - stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace
 - 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

Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky

- provozní soubory sdělovacího zařízení

České dráhy, a.s., RSM - Regionální správa majetku Praha



A.3 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

m.) Účel užívání stavby

Účelem připravované stavby „ETCS Praha-Uhřetěves - Praha hl. n. (mimo)“ je splnění záměru investiční akce Správy železnic, státní organizace, který vychází z podnikatelského záměru Správy železnic, státní organizace, ze zpracovaného Národního implementačního plánu ERTMS. Základním předpokladem je, že na celém rameni a přilehlých tratích úseku bude zachováno stávající organizování drážní dopravy podle předpisu D1 a trať bude rozšířena o systém ERTMS/ETCS.

Cílem evropského prováděcího plánu ERTMS je zajistit, aby lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS mohly mít přístup k stále většímu počtu tratí, přístavů, terminálů a seřaďovacích nádraží, aniž by kromě ERTMS musely mít vybavení podle vnitrostátních předpisů (v ČR LS).

Z toho důvodu prováděcí plán nevyžaduje odstranění stávajících systémů třídy B (v ČR LS) na tratích zahrnutých do plánu. Avšak k datu stanovenému v prováděcím plánu nebude zařízení se systémem třídy B podmínkou přístupu na tratě zahrnuté do prováděcího plánu pro lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS.

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

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

V rámci této stavby dojde k úpravě zapojení dopraven, které byly zahrnuty do systému ETCS v rámci stavby „ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín-1.etapa“, jedná se o:

Praha-Malešice, Praha-Uhřetěves, Praha-Hostivař

V rámci stavby dojde k úpravě technického řešení v ŽST Praha-Malešice, kde dojde k výstavbě nového SZZ a úpravě stávajícího zařízení pro část, která není v majetku Správy železnic, státní organizace.

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

Praha-Malešice (jedná se o změnu zapojení vzhledem k výstavbě nového SZZ), Praha Zahradní Město, Praha-Vršovice, obvod Eden, Praha-Vršovice obvod os.n.

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

Z dlouhodobého pohledu se jedná o trvalé řešení stavby.

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

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



p.) Etapizace výstavby

Stavba 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.

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

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

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

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

Na základě řešení přípravné dokumentace uvádíme základní údaje:

• Celkový počet železničních stanic zapojených do ETCS L2	5
• Celkový počet železničních zastávek	1
• Počet nových RBC	1
• Počet upravených RBC	1
• Výstavba SZZ	1

A.4 ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY**s.) Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.),**

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

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

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

u.) Celková spotřeba vody

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

v.) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

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

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

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

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

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



A.5 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládaný termín výstavby tj. zahájení a ukončení stavby „ETCS Praha-Uhřetěves - Praha hl. n. (mimo)“ vychází z požadavku investora Správy železnic, státní organizace, Stavební správy západ: Dále uvedené lhůty vycházejí ze současného stavu projektové přípravy stavby, optimálních časů pro její přípravu a dosavadních výsledků projednání technického řešení:

- Výběrové řízení na P+R03/2021
- Uzavření SoD a zahájení projekčních prací na P+R..... 01/2022
- Zahájení realizace stavby 01/2022
- Ukončení realizace stavby a projekčních prací 03/2023

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



A.6 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

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

Podklady předané zadavatelem:

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

Základní podklady:

- Zadávací dokumentace pro přípravnou dokumentaci včetně všech jejích příloh (zadavatel Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ);
- Dostupné stávající podklady získané od stávajících jednotlivých správců.

Geodetické podklady:

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

Ostatní použité podklady:

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

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

- Zadávací dokumentace stavby;
- Smlouva o dílo;
- Polohopisné výkresy se zakreslenými stávajícími inženýrskými sítěmi a zjištěným ověřeným stavem u jejich správců;
- Předpisy, vyhlášky a normy, které mají vazbu na technické zpracování přípravné dokumentace v technologické části, dopravní technologie, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení; ve stavební části železničního svršku a spodku, nástupišť, pozemních stavebních objektů, energetických zařízení /EOV, silnoproudé rozvody a přípojky nn. / předpisy SŽDC D1 - Dopravní a návěštní předpis, SŽDC D3 - Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy, Vyhláška 173/1995 Sb., Vyhláška 177/1995 Sb., 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 Správy železnic, státní organizace.
- Mapových podkladů 1: 10 000; 1:50 000.
- Dostupné stávající staré podklady polohopisných výkresů 1: 1 000 jednotlivých dopraven.
- Zjištěné a předané podklady od jednotlivých správců inženýrských sítí rozdělené na správce sítí drážních (jednotlivé Oblastní ředitelství, správy železničních telekomunikací); na správce nedrážních sítí (jednotlivé orgány a organizace státní správy, a organizace spravující tyto sítě).



A.7 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

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

- „Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část –Praha-Hostivař – Praha hl. n.“ realizace stavby 05/2018 – 12/2021
- „Prodloužení podchodu v žst. Praha hl.n.“ realizace 05/2020 – 08/2021
- „Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad“, realizace 09/2024 – 06/2027
- „ETCS Praha-Uhřetěves - Votice“ realizace 11/2019 – 05/2021
- „ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín“ realizace 06/2020 – 01/2026
 - 1.etapa Český Brod – Praha-Uhřetěves dokončeno v roce 2020
 - 2.etapa Praha-Běchovice – Praha-Holešovice – Kralupy n.Vlt. bude dokončen v roce 2022
 - 3.etapa Kolín – Český Brod bude dokončen v roce 2023
 - 4.etapa Praha Masarykovo nádraží, Praha-Bubny – termín dokončení není znám
- „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I.stavba“
 - termín realizace 09/2024 – 12/2027
- „DOZ Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha Vysočany“ realizace 10/2020 – 11/2022)
 - 1.etapa Praha-Uhřetěves – Praha-Hostivař bude dokončen 06/21
 - 2.etapa Praha-Hostivař (mimo) Praha-Vršovice (včetně) bude dokončen do 12/2021
 - 3.etapa Praha hl.n./Čelákovice bude dokončen do 12/2022.
- "Rekonstrukce kolejí ve vinohradských tunelech" realizace 05/2022 – 06/2028
- „Rozšíření odstavných kapacit ŽUP-lokalita Strašnice/Trnkov/Slatiny“ - 09/2025 – 08/2027

„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
- 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 odstavního 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 vyřídých, provozně nespolehlivých a zastaralých, snížení nákladů na obsluhu dopravní cesty,
- uvolnění pozemků trvale zbytných z hlediska potřeb provozování dráhy pro jiné účely a tím naplnění zák. 77/2002 Sb.

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

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

Stavba má předpokládané ukončení do roku 2021.

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

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

Stavba má předpokládané ukončení do roku 2021.

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

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

Stavba je v současnosti ve fázi přípravné dokumentace.

„ETCS Praha-Uhřetěves - Votice“

Účelem připravované stavby „ETCS Praha-Uhřetěves - Votice“ je splnění záměru investiční akce Správy železnic, státní organizace, který vychází z podnikatelského záměru Správy železnic, státní organizace 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 má předpokládané ukončení do roku 2021.

"ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín“

Účelem připravované stavby „ETCS Kralupy n.Vlt. - Praha – Kolín“ je splnění záměru investiční akce Správy železnic, státní organizace, který vychází z podnikatelského záměru 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 v 1.etapě ukončena a v druhé etapě je předpokládáno ukončení do roku 2022.

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

Stavba je ve fázi zpracování přípravné dokumentace. Stavbou je zřízeno mimoúrovňové křížení mezi ŽST Praha-Libeň a Praha Malešice. V rámci stavby dojde k vybudování nového obvodu Hrdlořezy, který bude zřízen před malešickým tunelem a bude zaústovat tři dopravní koleje do stávající jednokolejné trati.

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

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

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

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

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

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

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

Stavba v 1.etapě a v 2. etapě je předpokládat ukončení do roku 2021.



"Rekonstrukce kolejí ve vinohradských tunelech"

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

„Rozšíření odstavných kapacit ŽUP-lokalita Strašnice/Trnkov/Slatiny“

V rámci této stavby se předpokládá rozšíření kolejíště mezi ŽST Praha-Zahradní Město a ŽST Praha-Vršovice o nové obvody odstavných kolejí, které jsou definovány v daném ZP. V rámci stavby ETCS se nepředpokládá žádná příprava na tuto stavbu.

Její koordinaci je nutné prověřit v dalším stupni dokumentaci a to po vyjasnění i způsobu řízení těchto nových kolejí.



A.8 ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

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

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

Provozní soubory

Železniční zabezpečovací zařízení

- PS 01-03-01 Praha-Uhřetěves-Praha hl.n., balízy ETCS
- PS 01-03-02 Praha-Uhřetěves-Praha hl.n., úpravy ZZ pro ETCS
- PS 01-03-91 Praha-Malešice, provizorní SZZ pro ETCS
- PS 01-03-11 Praha Malešice – Praha-Uhřetěves, RBC -úprava
- PS 01-03-12 Praha-Vršovice, RBC
- PS 01-91-01 Uzel Praha, úpravy v CDP Praha

Železniční sdělovací zařízení

- PS 02-03-91 ŽST Praha-Malešice, místní kabelizace
- PS 02-03-92 ŽST Praha-Malešice, úpravy telefonního zapojovače
- PS 02-03-01 Praha Uhřetěves – Praha hl. n. (mimo), úprava a doplnění přenosového systému
- PS 02-03-11 Praha Uhřetěves – Praha hl. n. (mimo), doplnění a rozšíření GSM-R
- PS 02-03-12 Praha Uhřetěves – Praha hl. n. (mimo), optimalizace a uvedení do provozu GSM-R
- PS 02-03-13 Praha Uhřetěves – Praha hl. n. (mimo), doplnění centrálních částí sítě GSM-R
- PS 02-03-93 ŽST Praha-Malešice, DDTS ŽDC



A.9 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Celá stavba se provádí na pozemcích ČD a.s a Správy železnic, státní organizace. Ve stanicích a v jednotlivých lokalitách se provádí pouze úpravy na vnitřním technologickém zařízení a zřízení neproměnných balíz v kolejišti.



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

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

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

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

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

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

