

AKTUALIZACE 07/2013

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

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

Objednatel:



SŽDC, s.o.
 Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
 tel.: +420 222 335 777
 e-mail: szdc@szdc.cz

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
 Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
 tel.: +420 267 094 111
 fax: +420 224 230 316
 e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. MARTIN RAIBR

Garant profese:

ZDENĚK PACHOLÍK

Středisko:

ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY

Vedoucí střediska:

ING. MARTIN RAIBR

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. LUBOMÍR KOLÁŘÍK

Vypracoval:

ING. MARTIN RAIBR

Kontroloval:

ING. PETR NEKULA

Název akce:

ÚPRAVA ZAB. ZAŘ. PRO ETCS V ÚSEKU PRAHA - KOLÍN

Číslo smlouvy:

13 062 208

Projektový stupeň:

PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE

Část:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Datum:

31.05.2013

Číslo části:

A



Projekty
Inženýring
Konzultace

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

„Úpravy zab.zař. pro ETCS v úseku Praha - Kolín“

Průvodní zpráva

Zpracovatel: SUDOP PRAHA a.s.

Termín odevzdání: 07/2012

Aktualizace: 05/2013

OBSAH

A.1	Identifikační údaje stavby a investora	3
A.2	Základní technické údaje o stavbě.....	4
2.1	Údaje o umístění stavby	4
2.1.1	Kategorie dráhy	4
2.1.2	Traťový úsek.....	4
2.1.3	Místo stavby	5
2.1.4	Kraj – vyšší územněsprávní celek	6
2.2	Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce.....	7
2.3	Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů.....	8
	Přehled výchozích podkladů	8
A.3	Zdůvodnění stavby a jejího umístění	9
3.1	Zdůvodnění nezbytnosti stavby a jejího rozsahu na základě zadávací dokumentace a upřesňujících jednání.....	9
3.2	Zdůvodnění umístění stavby na základě zadávací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele.....	10
3.3	Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami	10
A.4	Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu.....	18
4.1	Doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby	18
4.2	Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání	18
4.3	Seznam provizorních objektů	18
A.5	Provozní soubory a stavební objekty podléhající TZB.....	19
A.6	Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků.....	19
A.7	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty.....	20
A.8	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	20
A.9	Členění projektové dokumentace stavby.....	21

A.1 Identifikační údaje stavby a investora

Název stavby: "Úpravy zab.zař. pro ETCS v úseku Praha - Kolín"
Charakter stavby: Splnění podmínek EU a příprava pro ETCS
Stupeň dokumentace: Přípravná dokumentace / PD/ stavby
Generální projektant: SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

Objednatel (investor):

Investor : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.)
se sídlem PRAHA 1, Dlážděná 1003/7; PSČ 110 00
IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234
Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
zastoupený: SŽDC s.o. Stavební správa západ ;
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel přípravné dokumentace stavby:

SUDOP PRAHA a.s.
se sídlem Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
středisko 208
elektroniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky
IČO: 257 93 349
DIČ: CZ 257 93 349
Zapsaný v OR u Městského soudu v Praze, oddíl B, č.vložky 6088

Charakter stavby: Zvýšení bezpečnosti

A.2 Základní technické údaje o stavbě

2.1 Údaje o umístění stavby

2.1.1 Kategorie dráhy

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2009/2010) (č.j. 44 932/08-OR) se předmětný úsek stavby nachází na dráze celostátní. Jedná se o část dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému dle přílohy „A“ příslušného prohlášení. Trať je mezinárodně označována jako koridor E Drážďany – Praha – Budapešť – Vídeň, národně ji bylo přiřazeno označení ITŽK.

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

2.1.2 Traťový úsek

V rámci této přípravné dokumentace je zpracováván traťový úsek Kolín – Praha a Praha – Praha Uhřetěves, který především obsahuje následující tratě:

Místo stavby se nachází na železniční trati:

Železniční trať dle rozdělení v TPP :	501 Česká Třebová-Praha Libeň
Železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.:	011 Praha hl.n. - Kolín
Traťový úsek stavby:	úsek Poříčany(mimo)-Úvaly (mimo)

železniční trať dle rozdělení v TPP:

	525G Praha Běchovice-Praha Vyšehrad
železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.:	011 Praha hl.n.- Kolín
Traťový úsek stavby:	ŽST Praha Malešice

železniční trať dle rozdělení v TPP :

	525F Praha Hostivař -Praha Vysočany
železniční trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.:	011 Praha hl.n.- Kolín
Traťový úsek stavby:	ŽST Praha Malešice

2.1.3 Místo stavby

V rámci této přípravné dokumentace je zpracováván traťový úsek Kolín-Praha Běchovice – Praha Malešice – Praha Hostivař – Praha Uhřetěves. Obsahuje následující úseky, kde budou prováděny jednotlivé úpravy:

Dotčené stanice stavbou:

Středočeský kraj,

ŽST Poříčany

– v ŽST Poříčany dojde k pokládce nové kabelizace mezi stavědlovou ústřednou ŽST a vjezdovým návěstidlem ve směru od Prahy. Předpokládá se položení nového souhlasového kabelu a TK kabelu do kynety na drážním pozemku společně se stávající kabelizací.

Poříčany- Český Brod, traťový úsek

– v traťovém úseku dojde k položení nové kabelizace mezi vjezdovými návěstidly. Předpokládá se položení nového souhlasového kabelu a TK kabelu do kynety na drážním pozemku společně se stávající kabelizací.

ŽST Český Brod

– v ŽST Český Brod dojde k pokládce nové kabelizace mezi vjezdovým návěstidlem od Kolína a stavědlovou ústřednou ŽST. Předpokládá se položení nového souhlasového kabelu a TK kabelu do kynety na drážním pozemku společně se stávající kabelizací.

– v ŽST Český Brod dojde k pokládce nové kabelizace mezi stavědlovou ústřednou ŽST a vjezdovým návěstidlem ve směru od Prahy. Předpokládá se položení nového souhlasového kabelu, TK kabelu a závislostní kabelizace pro traťové zařízení do kynety na drážním pozemku společně se stávající kabelizací.

-ve stávající stavědlové ústředně dojde ke zřízení nových skříní nového automatického bloku a k úpravě stávajícího napájení. Stávající traťové zařízení bude naopak demontováno.

Český Brod-Úvaly, traťový úsek

– v traťovém úseku dojde k položení nové kabelizace mezi vjezdovými návěstidly. Předpokládá se položení nového souhlasového kabelu, TK kabelu a závislostní kabelizace pro traťové zařízení do kynety na drážním pozemku společně se stávající kabelizací.

-v traťovém úseku dojde k demolici stávajících reléových domků a k přepojení jednotlivých kabelových rozvodů na novou kabelizaci, či dojde k vlastnímu propojení.

- v traťovém úseku budou upraveny stykové transformátory kolejových obvodů

- v traťovém úseku dojde ke zřízení indikátoru horkoběžnosti a plochých kol

- v traťovém úseku bude upraveno stávající ukolejnění dle platných norem

ŽST Úvaly

-ve stávající stavědlové ústředně dojde ke zřízení nových skříní nového automatického bloku a k úpravě stávajícího napájení. Stávající traťové zařízení bude naopak demontováno.

-kabelizace nového traťového zařízení bude položena v rámci koridorové stavby.

Hlavní město Praha**ŽST Praha Malešice**

– v ŽST Praha-Malešice dojde ve stavědlové ústředně k úpravě stávajících kolejových obvodů, kde se stávající kolejové přijímače a nahradí přijímači odolnějšími proti rušení z trakčních proudů. Zároveň dojde k proměření a případné výměně stykových transformátorů v kolejišti. Tato výměna bude provedena i v traťových úsecích Praha Běchovice – Praha Malešice – Praha Libeň.

2.1.4 Kraj – vyšší územněsprávní celek**Kraj – vyšší územněsprávní celek:**

Středočeský kraj, Hl.m.Praha

Dotčené stanice stavbou a jejich příslušné stavební úřady:

Středočeský kraj,

Sadská, *Městský úřad Sadská - Stavební úřad
nám. Palackého 1
28912 Sadská
info@mesto-sadska.cz (325 594 327)*

Český Brod, *MěÚ Český Brod – stavební úřad;
Husovo nám. 70
28224 Český Brod
maresova@cesbrod.cz (321 612 131)*

Úvaly, *MěÚ Úvaly – stavební úřad;
Pražská 817
25082 Úvaly
stavebniurad@mestouvaly.cz (281 981 912)*

Hl. m. Praha

*Úřad městské části Praha 10 -Stavební úřad
Vršovická 68
101 38 Praha 10*

Katastrální území:

Poříčany, Klučov u Českého Brodu, Liblice u Českého Brodu, Český Brod, Štolmíř,
Nová Ves II, Roztoklaty, Tuklaty, Úvaly u Prahy,
Malešice.

2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

Účelem stavby je splnění záměru investiční akce SŽDC s.o., který vychází z podnikatelského záměru SŽDC s.o.. Základním předpokladem je, že na celém rameni a přilehlých tratích úseku Kolín-Praha Běchovice-Praha Uhřetěves bude zachováno stávající organizování drážní dopravy podle předpisu SŽDC D1 a v trati bude upraveno stávající zařízení v takovém rozsahu, aby bylo možné realizovat v následující stavbě „Výstavba ETCS – I. koridor úsek státní hranice Německo – Praha - Kolín“ nový systém ETCS L2.

Druhotný efekt této stavby lze nalézt v úpravě kolejových obvodů ve vybraných úsecích. Bude se jednat o zajištění správné činnosti kolejových obvodů při pojezdě vozidly s vysokým výkonem a asynchronními motory. Jedná se zejména o ŽST Praha Malešice, kde zařízení již značně zestárla.

Pro zajištění stavby ETCS je nutné veškeré informace z traťových úseků soustředit do přilehlých stanic. Přednostně se k tomuto účelu využívá stávající kabelizace. Vzhledem ke stáří kabelizace a vzhledem k jejímu stavu (časté kabelové spojky způsobené poruchami a krádežemi kabelizace) dojde v rámci této stavby k pokládce nové kabelizace do stávajících kabelových tras, která bude nahrazovat stávající nevyhovující kabelizaci. Po této nové kabelizaci budou následně přenášeny jednotlivé informace a stavy stávajícího zařízení a provoz v původní kabelizaci bude ukončen.

Souvislou novou kabelizaci je nutné vybudovat v úseku Poříčany-Český Brod-Úvaly. V úseku Český Brod – Úvaly dojde navíc k vybudování nového automatického bloku při využití maximálního rozsahu stávajícího TZZ. V úseku Praha Libeň (mimo)-Praha Malešice dojde k úpravě stávajících KO. Ve výše uvedených úsecích bude položena nová kabelizace, která bude vedena zásadně po drážních pozemcích.

V ŽST Praha Malešice budou nově použity kolejové obvody s odolností vůči ohrožujícím proudům dle ČSN CLC/TS 50238-2 (minimálně 1,2A).

2.3 Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů

V rámci této stavby dojde k definici následujících parametrů:

• Celková délka tratě:	18,016km	
Poříčany - Český Brod, s realizací výkopových prací	km 371,094- km 377,030 = /5,936km/	
Český Brod – Úvaly (mimo), s realizací výkopových prací	km 377,030 – km 385,475 = /8,445km/	
ŽST Praha Malešice bez výkopových prací	km 2,000 – 5, 635 =/3,635km/	
TZZ 3 kategorie typu obousměrný AB pro 1 traťovou kolej		3 ks
Indikátor horkoběžnosti pro 1 traťovou kolej		2 ks
Náhrada KO s DSS za nové elektronické přijímače		79 ks

Přehled výchozích podkladů

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

- Zadávací dokumentace na stavbu
- Smlouva o dílo.
- Polohopisné výkresy.
- Předpisy, vyhlášky a normy, které mají vazbu na technické zpracování přípravné dokumentace v technologické části, dopravní technologie, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení; aj./.
- Směrnice ČR a EU
- Technická dokumentace provozovaného zařízení zjišťovaná u OŘ SSZT, v rámci předávání podkladů od výkonných jednotek.
- Zjišťování stavu jednotlivých stávajících zařízení v rámci prováděných místních šetření projektantů.
- Projednávání rozsahu a způsobu technického řešení na jednotlivých pracovních poradách.

A.3 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

3.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby a jejího rozsahu na základě zadávací dokumentace a upřesňujících jednání

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 19. července 2010 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému

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

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

ROZHODNUTÍ KOMISE 2011/314/EU ze dne 12. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému (oznámeno pod číslem K(2011) 3099) .

ROZHODNUTÍ KOMISE ze dne 22. července 2009, kterým se mění rozhodnutí Komise 2006/679/ES, pokud jde o provádění technické specifikace pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému (oznámeno pod číslem K(2009) 5607) (Text s významem pro EHP) (2009/561/ES)

3.2 Zdůvodnění umístění stavby na základě zadávací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele

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

Úsek Kolín-Praha – Uhřetěves je druhou částí, která vstupuje do realizace. Následně budou v navazujících stavbách realizovány další úseky.

Vzhledem k podmínce výstavby ETCS je nutné zajistit komunikaci mezi jednotlivými zařízeními, které zajišťuje tato stavba. Vzhledem k tomu je nutné stavbu „Úpravy zab.zař. pro ETCS v úseku Praha - Kolín“, realizovat buď v předstihu, nebo v souběhu se stavbami ETCS.

V případě, že by se jedna z těchto staveb zpozdila, nebo by nedošlo k její realizaci do roku 2015, hrozila by ČR sankce z EU za nedodržení výše uvedených směrnic.

3.3 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Pilotní projekt ERTMS/ETCS

V současné době probíhá testování systému ERTMS/ETCS implementovaného v rámci pilotního projektu v úseku Poříčany – Kolín. Realizací pilotního projektu ETCS je vybudováno nejnutnější technické zařízení na cca 22 km dvoukolejně trati pro zajištění implementace systému ERTMS/ETCS úrovně 2 do národních podmínek železnice v České republice. Dochází tak k ověření úspěšnosti provedené implementace a nastartování schvalovacích procedur implementovaného systému. 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 2001/16/EC respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém CCS – řízení a zabezpečení.

Na rozdíl od pilotního projektu GSM-R je pilotní projekt ETCS zaměřen především na řešení otázek technické implementace systému ETCS do národních podmínek provozu železnice v České republice, protože teprve na existujícím funkčním implementovaném systému je možno ověřovat jeho provozní vlastnosti, součinnost s ostatními železničními subsystémy a v neposlední řadě i požadavky na zajištění jeho provozu.

Pro stavbu „Výstavba ERTMS/ETCS L2 v úseku Břeclav st. hranice – Kolín“ je nutné uplatnit poznatky získané v rámci pilotního projektu pro upřesnění požadavků na tuto stavbu.

Racionalizace na nekoridorových tratích nasazením dálkového ovládání a řízení

V roce 2004 byla pro SŽDC s.o zpracována studie „Racionalizace na nekoridorových tratích nasazením dálkového ovládání a řízení“. Studie řeší dálkové ovládání a řízení na tratích železniční sítě v České republice mimo tranzitních železničních koridorů. Studie řešení způsob ovládání na přípojných tratích I a II. TŽK včetně situování regionálních center řízení provozu. V budoucnu je nutné při přípravě investic zohlednit závěry této studie, aby vložené investiční prostředky byly účelně využívány.

Pro stavbu „Výstavba ETCS – I. koridor úsek státní hranice Německo – Praha - Kolín“ nebudou stavby připravované v souladu se závěry této studie omezující.

CDP Praha

Pro umístění řídicích pracovišť radioblokové ústředny je nutné zřídit odpovídající prostory. Shodné umístění s pracovišti DOZ je přitom vhodné s ohledem na částečně shodné technologické vybavení těchto prostor a současně předpokládanou integraci pracoviště DOZ a RBC. Umístění technologie a řídicích pracovišť do provizorních prostor znamená dodatečné investiční náklady je jejich přemístění do prostor definitivních.

V současnosti je zpracována přípravná dokumentace stavby, která navrhuje umístit CDP Praha do prostor Balabenka.

Tato stavba je pro realizaci ERTMS nezbytná a je nutné sledovat její dokončení před vlastní realizací ERTMS.

ETCS - I. koridor úsek státní hranice Německo - Dolní Žleb - Praha - Libeň - Kolín

Cílem evropského prováděcího plánu ERTMS je zajistit, aby lokomotivy, železniční vozy a jiná železniční vozidla vybavená ERTMS mohly mít přístup ke stále většímu počtu tratí, přístavů, terminálů a seřaďovacích nádraží, aniž by kromě ERTMS musely mít vybavení podle vnitrostátních předpisů (v ČR LS90).

Z toho důvodu prováděcí plán nevyžaduje odstranění stávajících systémů třídy B (v ČR LS 90) 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 2001/16/EC respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém CCS – řízení a zabezpečení.

ETCS - I.koridor úsek Kolín - Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko

Stavba řeší podobnou náplň jako stavba „Výstavba ETCS – I. koridor úsek státní hranice Německo – Praha - Kolín“ v úseku Kolín-Břeclav. Vzhledem ke snaze snížení nákladů, navazuje tato stavba na stavbu „Výstavba ETCS – I. koridor úsek státní hranice Německo – Praha - Kolín“. Vzaba je provedena v místě vlastní ŽST Kolín, kde se využívá pro úsek Kolín-Úvaly RBC, které bude dodáno v rámci stavby „Výstavba ERTMS/ETCS L2 v úseku Břeclav st. hranice – Kolín“ a bude sloužit pro celý úsek Kolín-Úvaly.

Doplnění pil. proj. GSM-R I.NŽK (integrace)

V rámci této stavby budou upravena jednotlivá sdělovací zařízení v jednotlivých dopravních kancelářích, zároveň však bude zřízeno i přenosové zařízení na celém I.NŽK, které budou využívat jednotlivé systémy zde zbudované.

Tato stavba je pro úspěšnou realizaci stavby „Výstavba ETCS – I. koridor úsek státní hranice Německo – Praha – Kolín“ nezbytná a je nutné ji realizovat před vlastní realizací předmětné stavby.

Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Český Brod

Stavba je řešena v souladu se zadávacími podmínkami, tedy jako prodloužení stávajícího podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště. Prodloužením podchodu na severní stranu nádraží a napojením podchodu chodníkem na Klučovskou ulici bude zajištěn bezpečný přístup cestujících na nástupiště z druhé strany nádraží, z městské části nazývané Škvárovná. Zabrání se tak nelegálnímu prolézání cestujících dírou v plotě a přecházení přes koleje a někdy i přes odstavené nákladní vozy.

Prodloužení podchodu vyvolá i potřebu demolice stávající nevyužívané boční rampy u koleje č. 12 včetně zrušení této koleje. Zároveň budou provedeny i další kolejové úpravy: koleje č. 8 a č. 10 budou ukončeny z lichého směru před prodlouženým podchodem jako kusé. Nad výstupem z prodlouženého podchodu bude zřízena nová příjezdové komunikace do areálu SŽDC SBBH Praha – východ. Podél čela tohoto přemostění budou navržena oboustranná schodiště směřující na plochy do těsné blízkosti nové komunikace vedle výstupního chodníku.

Nová komunikace bude provedena v šířce jízdních pruhů 2 x 3,0 m. Na mostě přes vyústění podchodu bude celková šířka 5,0 m. Celková délka komunikace je 133 m. Podélný sklon je navržen jako klesající od začátku staničení v celé délce komunikace.

Odvodnění vozovky je provedeno pomocí tří odtokových vpustí. Voda bude svedena do stávající kanalizace v zájmové oblasti a páteřním kanálem podchodu do městské kanalizace vedoucí v přilehlém okraji Klučovské ulice.

Na pražském zhlaví budou sneseny výhybky č. 30, 31. Křížovatková výhybka č. 33ab bude nahrazena jednoduchou č. 33. Budou zrušena seřadovací návěstidla Se 31, Se 32, Se 33 a výkolejka Vk 3. To vše vyvolá změny ve staničním zabezpečovacím zařízení a také změny v trakčním vedení. TV bude potřebné nově zakotvit, změnit systém napájení a přemístit pevný bod. V prostoru prodlouženého podchodu a výstupního chodníku budou dvě brány trakčního vedení zrušeny včetně podpěrných sloupů a nahrazeny konzolami upevněnými na stávajících podpěrách zakotvených v 3. nástupišti.

Pro zajištění bezbariérového přístupu byla zvolena varianta s použitím výtahů.

Výtahy jsou navrženy tři. Jeden je umístěn u výstupního schodiště z podchodu směrem do přednádraží. Umožní zároveň bezbariérový vstup do podchodu i od pokladny ve výpravní budově (po chodníku před výpravní budovou). Další výtahy budou na 2. a 3. nástupišti. Pro

umístění výtahových šachet je nutné zrušit na každém nástupišti jedno ze stávajících schodišťových ramen. Pro splnění požadavku dostatečného prostoru ve výtahu a oboustranných bočních přístupových chodeb k posunutým novým schodišťovým ramenům bude stávající prostor v podchodu podstatně rozšířen směrem k Poříčanům. Volná plocha před nástupními místy do výtahu bude 1,5 x 1,5 m.

Výtahy budou mít nosnost 1000 kg (počet osob 13). Kabina bude průchozí s dvěma dveřmi o rozměrech 900 x 2000 mm. Vnitřní rozměry kabiny – š. 1100 mm, hl. 2100 mm, v. 2100 mm.

Každý výtah bude mít samostatné napájení a jištění z rozvaděče umístěného v trafostanici vedle výpravní budovy.

Součástí stavby je rekonstrukce a zkrácení stávajících ostrovních nástupišť (2. a 3). Důvodem je skutečnost, že při prověrce stavebně technického stavu nástupištních zídek a přeměření výšek nástupištních hran od TK i jejich vzdálenosti od os kolejí byl zjištěn nevyhovující stav. Proto investor rozhodl o přestavbě nástupišť 2. a 3. a uvedení do normového stavu včetně zastřešení, které musí vyhovovat průjezdnému profilu Z-GC.

Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly

V rámci této stavby dojde k celé výměně a úpravě jednotlivých technologických systémů a stavební úpravě v úseku Úvaly (včetně)-Praha Běchovice (obvod Blatov). Stavba bude začínat v místě předvěstí do ŽST Úvaly od ŽST Český Brod, kam budou vysunuty nové kolejové spojky ŽST Úvaly a bude zakončena v místě stávajícího obvodu ŽST Praha Běchovice (obvod Blatov), kde dojde k výměně kolejových spojek. V celém úseku stavby bude zvýšena traťová rychlost a provedena nová konfigurace kolejiště.

Tato stavba je pro úspěšnou realizaci stavby „Výstavba ETCS – I. koridor úsek státní hranice Německo – Praha – Kolín“ nezbytná a je nutné ji realizovat před vlastní realizací předmětné stavby, aby nedošlo k vícenákladům.

Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař

Traťový úsek Praha Hostivař – Praha hl. n. je vstupem IV. tranzitního železničního koridoru (dále jen „TŽK“) do železničního uzlu Praha. Rekonstrukce IV. tranzitního koridoru byla zahájena podle vládních usnesení č. 1317 z 10. 12. 2001 a č. 885 z 13. 7. 2005, týkajících se úseků od Horního Dvořiště před žst. Praha Hostivař. Předmětný úsek je řešen samostatně, především pro svoji stavební i technickou propojenost s dalšími stavbami uzlu Praha.

Traťový úsek Praha Hostivař – Praha hl. n. je součástí dráhy celostátní, zařazené v úseku Praha Hostivař – Praha Vršovice do TEN-T. Stavba se dotýká i dalších tratí dráhy celostátních, z nichž i trati Praha Hostivař – Praha Malešice, Praha Malešice – Praha Zahradní Město – Praha Krč a Praha Vršovice – výh. Vyšehrad jsou zařazeny do sítě TEN-T. Celá trať Praha – České Budějovice (- Linz) je pak součástí evropského prioritního projektu sítě TEN-T – koridoru č. 22.

Trať je také zařazena do sítí podle dohod AGC (Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistralách, přijato usnesením vlády ČSSR č. 78 ze dne 8. 2. 1990) a AGTC (Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech, podepsáno vládou ČSFR dne 30. 10. 1991).

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,
- odstranění vzájemné závislosti poloh vlaků opačných směrů, zaviněné současným úrovnovým přístupem na nástupiště žst. Praha Hostivař,
- odstranění kolize časových poloh regionálních (Os) a meziregionálních (R, Ex) vlaků, které se zde nyní dojíždějí a tím vzájemně zdržují,
- umožnění napojení terminálu METRANS na III. TŽK směr do a z žst. Praha Krč (které dnes neumožňuje zabezpečovací zařízení odb. Záběhlice a žst. Praha Vršovice seř. n.),

- dosažení traťové třídy zatížení D4 a prostorové průchodnosti UIC GC,
- zvýšení kapacity napojení ONJ (Odstavné nádraží Jih) a DKV Praha (Depo kolejových vozidel), tím snížení neproduktivních souprarových jízd po uzlu Praha a nežádoucího odstavování souprav po dalších stanicích,
- zvýšení rychlosti a tím zkrácení přepravní doby,
- zvýšení provozní odolnosti uzlu Praha při nepravidelnostech, stavebních pracích a mimořádných událostech,
- zvýšení bezpečnosti cestujících, zajištění přístupu k vlakům pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle vyhlášky č. 398/2009 Sb, zkvalitnění a zkrácení přestupních vazeb,
- dodržení hygienických limitů Hluku a vibrací,
- náhrada zařízení a staveb vyžilých, provozně nespolehlivých a zastaralých, snížení nákladů na obsluhu dopravní cesty,
- uvolnění pozemků trvale zbytných z hlediska potřeb provozování dráhy pro jiné účely a tím naplnění zák. 77/2002 Sb.

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

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

Doplnění pil.proj. GSM-R I.NŽK

Účelem stavby v úseku Kolín-Praha-Děčín je v návaznosti na vybudovanou stavbu GSM-R vybudovat nové ovládací terminály v jednotlivých železničních stanicích systému IP, které budou základem pro vybudování nových telefonních zapojovačů. Na tomto rameni I.NŽK je v současné době v provozu v převážné míře zařízení, které nesplňuje požadavky na budoucí dispečerské řízení a je za svou životností.

V úseku Kolín-Č.Třebová-Brno-Břeclav v rámci stavby GSM-R byly ovládací terminály Touch Call již v jednotlivých stanicích vybudovány. V rámci řešené stavby budou doplněny telefonní IP spojovalcem. Na tomto rameni I.NŽK je v současné době v provozu telefonní zapojovače nebo ITZ, které nesplňuje požadavky na budoucí dispečerské řízení.

Základní napájení bude zajištěno ze stávajících nn přípojek z veřejné sítě. Náhradní napájení bude zajištěno z bateriových zdrojů.. Nová technologie ovládání radiové sítě GSM-R a telefonních zapojovačů vyvolává i úpravy dalšího sdělovacího zařízení. Jedná se o rozhlasové zařízení, radiových místních sítí a dispečerského zařízení VD a VE okruhu..

Stavba je umístěna na pozemcích Českých drah SŽDC a v převážné části ve stávajících objektech technologických a výpravních budovách.. Realizací stavby nedojde trvalému ani dočasnému záboru 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. Kabelizace bude v celé délce stavby držet na drážním pozemku.

Stavby DOZ

Stavby DOZ budou na celém úseku realizovat vlastní dálkové řízení. V jednotlivých stanicích bude prováděna úprava EOV a sdělovacích systémů včetně realizace dispečerských pracovišť na CDP Praha. V rámci stavby nejsou vyloučeny výkopové práce a proto je nutné znát jejich rozsah, aby zemní práce byly realizovány s ostatními výše uvedenými stavbami.

Stavby DOZ byly při budování ETCS L2 vždy realizovány v předstihu nebo souběhu. Podobné řešení lze doporučit i pro tuto stavbu. V opačném případě by došlo ke značným vícenákladům při pozdější výstavbě.

A.4 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko-bezpečnostní zkoušky a zároveň určuje jeho délku.

4.1 Doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby

Délku zkušebního provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb. a u mostů může trvat až 24 měsíců.

4.2 Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání

U stavby „„Úpravy zab.zař. pro ETCS v úseku Praha - Kolín“ se předpokládá postupné předávání stavby do zkušebního provozu resp. do užívání po tzv. „provozuschopných celcích“, které jsou určeny na základě návrhu plánu organizace výstavby. Jedná se zejména o úseky s vlastní RBC.

4.3 Seznam provizorních objektů

V rámci předpokládaných stavebních úprav ve stavbě nejsou navrženy samostatné provizorní provozní soubory. U souborů, které nelze realizovat přímo v konečném stavu, jsou navrženy v rámci těchto souborů přechodové stavy v souladu s navrženým postupem výstavby.

A.5 Provozní soubory a stavební objekty podléhající TZB

Technickou – bezpečnostní zkouškou (TZB) se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu.

TZB podléhají dle vyhlášky 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje dle profesí § 6 (hlava III.) zmíněné vyhlášky.

TZB se zahajuje na základě ověření:

- provozní způsobilosti určených technických zařízení
- provedení zkoušek únosnosti pláně železničního spodku
- zaměření prostorové průchodnosti

Na základě technicko – bezpečnostní zkoušky se povoluje speciálním stavebním úřadem zkušební provoz a určuje jeho délka.

A.6 Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Hmotný investiční majetek (HIM) spravuje :

SŽDC státní organizace, OŘ Praha

- **Správa budov:**
 - stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví SŽDC s.o.
 - stavební objekty přístřešků na ostrovních nástupištích
- **Správa elektrotechniky a energetiky:**
 - stavební objekty silnoproudých kabelů a rozvodů
- **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky**
 - provozní soubory zabezpečovacího zařízení
 - provozní soubory sdělovacích zařízení

ČD Telematika a.s.

- provozní soubory sdělovacích zařízení

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

- stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví ČD a.s.
- stavební objekt přístřešků na nástupišti u VB

A.7 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Členění stavby na jednotlivé provozní soubory (PS) a stavebné objekty (SO) je uvedeno v samostatné příloze č.1 „Seznam provozních souborů a stavebních objektů“.

A.8 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín výstavby vychází ze strategie dopravy v ČR

- Zahájení stavby (předpoklad)10/2013
- Dokončení stavby (předpoklad)06/2014

Celková předpokládaná lhůta výstavby je 9 měsíců.

A.9 Členění projektové dokumentace stavby

Obsah přípravné dokumentace respektuje Směrnici 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).

Dokumentace pro stavební povolení je zpracována ve smyslu zákona 146/2008Sb přílohy č.5 a rozsah je uvažován dle směrnice SŽDC č.30/2008.

A. Průvodní zpráva:

B. Souhrnná část:

C. Situace stavby:

C.1.1 Přehledná situace stavby / 1: 10 000 /

D. Technologická část

D.1.1 Zabezpečovací zařízení

PS11, Poříčany-Český Brod, úprava TZZ

PS12, Český Brod-Úvaly, TZZ

PS13, ŽST Praha-Malešice, úprava SZZ

D.1.2 Sdělovací zařízení

PS 21 Úvaly – Poříčany, TK, HDPE

PS 22 Úpravy stávajícího DOK SŽDC

PS 22.1 Diagnostické zařízení IHL, IHO, IPK

E. Stavební část

E.3 Trakční a energetická zařízení

G. Náklady a ekonomické hodnocení

G.1 Celkové náklady stavby

G.2 Náklady PS a SO

G.3 Ekonomické hodnocení

H. Doklady

H.1 Doklady o průběhu zpracování

I. Geodetická dokumentace