



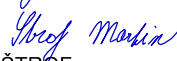



VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv      SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK      ±0,000 = xxx,xx m n. m.

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

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

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 ŠTROF
		Garant profese: ING. MARTIN ŠTROF

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

Název akce:	Číslo smlouvy:
<b>DOZ BEROUN (MIMO) – ROKYCANY (VČETNĚ)</b>	12 369 208
	Projektový stupeň:
	PD
Část:	Datum:
<b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>	30.06.2014
	Číslo části:
	A



Projekty  
Inženýring  
Konzultace

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

## **DOZ BEROUN (MIMO) – ROKYCANY (VČETNĚ)**

---

### **PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

## OBSAH

<b>A.1</b>	<b>Úvodní údaje.....</b>	<b>4</b>
a.)	Identifikace stavby.....	4
b.)	Zadavatel přípravné dokumentace .....	4
<b>A.2</b>	<b>Charakteristika území a stavebního pozemku .....</b>	<b>5</b>
a.)	Charakteristika území dotčeného stavbou.....	5
b.)	Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci.....	7
c.)	Údaje o souladu záměru (přípravné dokumentace) s územně plánovací dokumentací.....	8
d.)	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů .....	8
e.)	Požadavky na realizaci stavby.....	8
f.)	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu .....	9
g.)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území .....	9
h.)	Poloha vůči záplavovému území .....	9
i.)	Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí .....	9
j.)	Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy .....	9
k.)	Zajištění vody a energií po dobu výstavby.....	9
l.)	Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků .....	9
<b>A.3</b>	<b>Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....</b>	<b>11</b>
a.)	Účel užívání stavby .....	11
b.)	Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba), .....	11
c.)	Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby) .....	11
d.)	Etapizace výstavby .....	11
e.)	Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.) .....	12
f.)	Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních.....	12
<b>A.4</b>	<b>Orientační údaje stavby.....</b>	<b>14</b>
a.)	Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.), .....	14
b.)	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody .....	14
c.)	Celková spotřeba vody.....	14
d.)	Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod.....	14
e.)	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě .....	14
f.)	Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě .....	15
<b>A.5</b>	<b>Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby .....</b>	<b>16</b>
<b>A.6</b>	<b>Přehled výchozích podkladů .....</b>	<b>17</b>
<b>A.7</b>	<b>Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami .....</b>	<b>19</b>
<b>A.8</b>	<b>Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty.....</b>	<b>24</b>
a.)	Provozní soubory .....	24
b.)	Stavební objekty.....	24
<b>A.9</b>	<b>Zdůvodnění stavby a jejího umístění .....</b>	<b>25</b>
a.)	Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku (vč. snížení	



provozních nákladů, zvyšování tržeb, bezpečnosti provozu, kultury provozu a cestování) .....	25
b.) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby.....	25
c.) Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele .....	25
<b>A.10 Členění přípravné dokumentace .....</b>	<b>27</b>



## A.1 ÚVODNÍ ÚDAJE

### a.) Identifikace stavby

<b>Název stavby:</b>	DOZ Beroun (mimo) – Rokycany (včetně)
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Přípravná dokumentace (PD, DÚR)
<b>Druh/Charakter stavby:</b>	Dálkové řízení železniční trati (DOZ)
<b>Kraj:</b>	Středočeský, Plzeňský, Praha
<b>Vlastníci dotčených pozemků:</b>	Správa železniční dopravní cesty, s.o., České dráhy, a.s., (ostatní viz geodetická část PD)
<b>Místo stavby:</b>	Železniční trať č. 713 Beroun – Plzeň hl. n., Traťový úsek Beroun (mimo) – Rokycany (včetně); Zast. Králův Dvůr (žkm 41,868) – Rokycany (žkm 87,009)
<b>Železniční stanice/zastávky:</b>	zast. Králův Dvůr, zast. Králův Dvůr – Popovice, žst. Zdice, zast. Stašov, zast. Praskolesy, žst. Hořovice, zast. Cerhovice, odbočka Zbiroh, zast. Kařez, žst. Kařízek, zast. Mýto, žst. Holoubkov, zast. Svojkovice, žst. Rokycany
<b>Dodavatel:</b>	Bude určen na základě výběrového řízení
<b>Hlavní inženýr projektu:</b>	Ing. Martin Štrof (martin.strof@sudop.cz , tel. 267 094 144, 605 229 014)

### b.) Zadavatel přípravné dokumentace

#### Objednatel (investor)

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

#### Zhotovitel projektové dokumentace stavby

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



## A.2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

### a.) Charakteristika území dotčeného stavbou

Stavba se nachází ve stávajících železničních stanicích a zastávkách traťového úseku Beroun (mimo) – Rokycany (včetně), ve stávajících objektech výpravních budov (dopravní kanceláře, sdělovací místnost) a technologických objektech (stavědlová ústředna, sdělovací místnost, rozvodny NN).

Traťový úsek je dvoukolejný, s oboustranným pravostranným provozem v elektrické trakci. V úseku Beroun – km 41,025 je stejnosměrná trakční soustava 3 kV ss, v úseku km 41,025 je střídavá trakční soustava 25 kV 50 Hz.

- Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy..... 80 náprav
- Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy.....675 m.

Nejvyšší dovolená rychlost

- Beroun.....100 km/h
- Beroun (mimo) – Rokycany.....160 km/h
- Rokycany – Chrást u Plzně.....95 km/h
- Chrást u Plzně – Plzeň hl. n. ....100 km/h

Zábrzdna vzdálenost

- obvod ŽST Beroun .....700 m
- Beroun (mimo) – Plzeň.....1000 m

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

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

### Kategorie dráhy

Dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2014 a pro jízdní řád 2014 náleží jednotlivé traťové úseky do následujících kategorií:

#### Traťový úsek Beroun (mimo) – Rokycany (včetně)

Traťový úsek Beroun osobní nádraží (mimo) – Rokycany (včetně) má délku 47 km, zahrnuje odbočku Zbiroh, 4 stanice se 2 odbočnými tratěmi. Je součástí dvoukolejné dráhy celostátní Beroun osobní nádraží – Plzeň hlavní nádraží osobní nádraží.

Úsek náleží do sítě železniční tratě Beroun – Plzeň hl. n. (trať č. 713) v celkové délce 72,324 km. Jedná se o část dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému dle přílohy „B“ (Výběr základních údajů o dráze celostátní a drahách regionálních) příslušného prohlášení.

### Traťový úsek

Stavbou jsou zasaženy následující traťové úseky:

- Traťový úsek Beroun (mimo) – Rokycany (včetně)



**Navazující železniční tratě**

Na projektovaný traťový úsek Beroun (mimo) – Rokycany (včetně) navazují další odbočné tratě:

**Zdice – Protivín (trať č. 702 + č. 715)**

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o trať zařazenou do ostatní části dráhy celostátní regionálního charakteru s délkou 103 km a s maximální traťovou rychlostí 75 km/h.

**Rokycany – Nezvěstice (trať č. 709 + č. 714)**

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o trať regionálního charakteru s délkou 26 km a s maximální traťovou rychlostí 50 km/h.

**Místo stavby**

V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční stanice:

- žst. Zdice
- žst. Hořovice
- žst. Holoubkov
- žst. Kařízek
- žst. Rokycany

V rámci stavby budou přímo upravovány následující železniční zastávky:

- zast. Králův Dvůr
- zast. Králův Dvůr - Popovice
- zast. Stašov
- zast. Praskolesy
- zast. Cerhovice
- zast. Kařez
- zast. Mýto
- zast. Svojkovice

V rámci stavby budou přímo upravovány následující odbočky:

- Odbočka Zbiroh

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

Dotčená železniční stavba spadá do správního územního celku kraje Praha, Středočeského, Plzeňského kraje.

**Magistrát hl. m. Praha**

Mariánské nám. 2

110 01 Praha 1

Dotčená katastrální území v kraji Praha: Libeň[730891].

**Krajský úřad Středočeského kraje**

Zborovská 81/11 P.O.Box 59



150 00 Praha – Smíchov

Dotčená katastrální území Středočeského kraje: Cerhovice, Újezd u Hořovic, Osek u Hořovic, Hořovice, Kotopeky, Praskolesy, Stašov u Zdíc, Bavoryně, Zdice, Králův Dvůr.

### **Krajský úřad Plzeňského kraje**

P.O. Box 313, Škroupova 18,

306 13 Plzeň

Dotčená katastrální území Plzeňského kraje: Borek u Rokycan, Rokycany, Svojkovice, Holoubkov, Medový Újezd, Mýto v Čechách, Kařízek, Kařez, Cekov.

### **Dotčené stavební úřady:**

#### **Kraj Praha**

*k.ú. Libeň*

Úřad městské části Praha 9,

Odbor výstavby a územního rozvoje,

Sokolovská 14/324, 180 49 Praha 9 - Vysočany

#### **Středočeský kraj**

*k.ú. Cerhovice*

Městský úřad Žebrák

Stavební úřad

Náměstí 1, 26753 Žebrák

*k.ú. Stašov u Zdíc, k.ú. Bavoryně, k.ú. Zdice*

Městský úřad Zdice

Stavební úřad

Husova 2, 267 51 Zdice

*k.ú. Újezd u Hořovic, k.ú. Osek u Hořovic, k.ú. Hořovice, k.ú. Kotopeky, k.ú. Praskolesy*

Městský úřad Hořovice

Odbor výstavby a životního prostředí

Palackého náměstí 2/2, 268 01 Hořovice

*k.ú. Králův Dvůr*

Městský úřad Králův Dvůr

Stavební úřad

náměstí Míru 139, 267 01 Králův Dvůr

#### **Plzeňský kraj**

*k.ú. Borek u Rokycan, k.ú. Rokycany, k.ú. Svojkovice, k.ú. Holoubkov, k.ú. Medový Újezd, k.ú. Mýto v Čechách*

MÚ Rokycany

Odbor stavební

Masarykovo náměstí 1, Střed, 337 01 Rokycany

*k.ú. Kařízek, k.ú. Kařez, k.ú. Cekov*

Městský úřad Zbiroh

Odbor výstavby a životního prostředí

Masarykovo nám. 338 81 Zbiroh

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

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





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

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

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

**d.) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů**

V době zpracování přípravné dokumentace stavby „DOZ Beroun (mimo) – Rokycany (včetně)“ nebyly projektantovi známy žádné požadavky dotčených orgánů ve vztahu k navrženému řešení.

**e.) Požadavky na realizaci stavby**

Na realizaci stavby nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky. S ohledem na skutečnost, že stavbou je upravováno stávající sdělovací a zabezpečovací zařízení, je nutné, aby realizace stavby probíhala v úzké spolupráci se správcem zařízení a jeho odbornými složkami.

V souladu s přílohou č.1 ke směrnici generálního ředitele SŽDC s.o. č.11/2006 (akt. 05/2010) směrnicí SŽDC s.o. (dokumentace staveb drah a na dráze pro vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním řízení a pro realizaci stavby) je dokumentace zpracována ve stupni PD (Přípravná dokumentace/DÚR) v souladu s předpisem č.146/2008 Sb. (Vyhláška o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb) a se směrnicí SŽDC č.11/2006 (Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních), včetně dalších dodatků a doplňků platných v době zpracování projektu a dle platných předpisů a norem a v souladu s TKP staveb drah.

Tuto dokumentaci je nezbytné v dalším průběhu přípravy investice dopracovat do formy P (Projekt) a dPSŘ (dopracování projektového souhrnného řešení stavby).

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

Z hlediska samotné realizace stavby je zhotovitel povinen dodržovat:

- Podmínek plynoucích z vyjádření DOSS, státních organizací a správců inženýrských sítí vyjadřujících se v rámci územního a stavebního řízení;
- Podmínky plynoucí z projednání s majiteli dotčených pozemků a nemovitostí;
- Podmínky plynoucí z územního řízení a 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 obydlených 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 Projektu. 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. Mezi Mýtem a Kařízkem trať prochází historické poddolované území (těžba železné rudy).

**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. Bližší informace jsou uvedeny v části dokumentace F. Organizace výstavby, respektive s ohledem na členění dokumentace v její části B.12.

**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.

Uvedené problematice se věnuje část dokumentace F. Organizace výstavby, respektive s ohledem na členění dokumentace její část B.12.

**l.) Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků**

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

SŽDC s.o. Oblastní ředitelství Praha, Plzeň

- **Správa tratí:**
  - stavební objekty železničního svršku, nástupišť, přejezdů
  - stavební objekty železničního spodku
  - stavební objekty příjezdních komunikace, obslužných a manipulačních ploch SŽDC
- **Správa mostů a tunelů:**
  - stavební objekty železničních mostů



- stavební objekty propustků
- **Správa budov:**
  - stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví SŽDC s.o.
  - stavební objekty přístřešků na ostrovních nástupištích
- **Správa elektrotechniky a energetiky:**
  - provozní soubory dálkové řídicí techniky (DŘT)
  - provozní soubory silnoproudé technologie
  - stavební objekty osvětlení
  - stavební objekty silnoproudých kabelů a rozvodů
  - stavební objekty EOv
- **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky**
  - provozní soubory zabezpečovacího zařízení
  - provozní soubory sdělovacího zařízení

SŽDC s.o., Technická ústředna dopravní cesty

- provozní soubory sdělovacího zařízení

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

České dráhy, a.s., RSM - Regionální správa majetku pro Plzeňský kraj a Jihočeský kraj

- stavební objekty pozemních staveb ve vlastnictví ČD a.s.



## A.3 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

### a.) Účel užívání stavby

Účelem připravované stavby „DOZ Beroun (mimo) – Rokycany (včetně)“ je zajištění dálkového ovládání zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a dalších návazných technologií. Jednotlivá zařízení a technologie jsou umístěna v železničních stanicích a zastávkách a po realizaci výše uvedené stavby budou dálkově ovládána z centrálního dispečerského pracoviště („dále jen CDP“) umístěného v Praze (oblast Balabenka). Stavba svým technologickým zaměřením realizuje dálkové ovládání výše uvedených technologií v železničních stanicích a zastávkách pro dálkové řízení, při kterém dochází k soustřeďování jednotlivých dat z technologií ve více místech.

Stavba řeší návrh dálkového řízení v traťovém úseku Beroun (mimo) – Rokycany (včetně). Centrální dispečerské pracoviště pro tento řízený traťový úsek bude umístěno v novém objektu CDP Praha. Stavba objektu CDP Praha je samostatnou stavbou. V rámci této připravované stavby dojde v objektu CDP Praha pouze k vybavení příslušných dispečerských sálů pro řízení dopravy. Jedná se o vybavení nového dispečerského sálu pro řízení traťového úseku Beroun (mimo) – Rokycany (včetně) s následným rozšířením o úsek Rokycany – Plzeň (mimo) – Cheb (mimo) a také o úsek Plzeň (mimo) – Domažlice – Česká Kubice.

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 nebo úpravou elektrického ohřevu výhybek. Nová kabelizace bude v převážné míře vedena v trasách stávajících kabelů na drážních pozemcích Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC, s.o.“) a Českých drah, akciová společnost (dále jen „ČD, a.s.“).

Stavba navazuje na již realizované modernizace a optimalizace železničních koridorů:

- Optimalizace trati Beroun – Zbiroh;
- Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany;

Stavba „DOZ Beroun (mimo) – Rokycany (včetně)“ svým technologickým zaměřením připravuje jednotlivá zařízení v ŽST pro dálkové řízení, při kterém dochází k soustřeďování jednotlivých dat v jednom místě. Tím se provádí také příprava pro navazující systémy jako ERTMS/ETCS, který je požadován EU na tratích interoperabilního konvenčního systému. Zároveň i dálkové řízení je propagováno legislativou EU, která požaduje zvýšení efektivity řízení železniční dopravy a zajištění přenosu informací o polohách vlaků, aby železniční doprava byla více konkurenční vůči dopravě silniční.

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

Z dlouhodobého pohledu se jedná o trvalé řešení stavby.

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

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

### d.) Etapizace výstavby

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

Uvedené problematice se věnuje část dokumentace F. Organizace výstavby, respektive s ohledem na členění dokumentace její část B.12.



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

Stavba se nachází ve stávajících železničních stanicích a zastávkách traťového úseku Beroun (mimo) – Rokycany (včetně).

Traťový úsek Beroun osobní nádraží (mimo) – Rokycany (včetně) má délku 47 km, zahrnuje 4 stanice a dvě odbočné tratě. Je součástí dvoukolejné dráhy celostátní Beroun osobní nádraží – Plzeň hlavní nádraží osobní nádraží s oboustranným pravostranným provozem v elektrické trakci. V úseku Beroun – km 41,025 je stejnosměrná trakční soustava 3 kV ss, v úseku km 41,025 je střídavá trakční soustava 25 kV 50 Hz. Úsek náleží do sítě železniční tratě Beroun – Plzeň hl. n. (trať č. 713) v celkové délce 72,324 km. Jedná se o část dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému dle přílohy „B“ (Výběr základních údajů o dráze celostátní a drahách regionálních) příslušného prohlášení.

- |  |            |
|--|------------|
| • Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy   | 80 náprav; |
| • Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy | 675 m;     |

Nejvyšší dovolená rychlost

- |                                 |          |
|---------------------------------|----------|
| • Beroun                        | 100 km/h |
| • Beroun (mimo) – Rokycany      | 160 km/h |
| • Rokycany – Chrást u Plzně     | 95 km/h  |
| • Chrást u Plzně – Plzeň hl. n. | 100 km/h |

Zábrzdňá vzdálenost

- |                         |        |
|-------------------------|--------|
| • obvod ŽST Beroun      | 700 m  |
| • Beroun (mimo) – Plzeň | 1000 m |

Na projektovaný traťový úsek Beroun (mimo) – Rokycany (včetně) navazují další odbočné tratě:

### Zdice – Protivín (trať č. 702 + č. 715)

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o trať zařazenou do ostatní části dráhy celostátní regionálního charakteru s délkou 103 km a s maximální traťovou rychlostí 75 km/h.

### Rokycany – Nezvěstice (trať č. 709 + č. 719)

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2014/2015) se jedná o trať regionálního charakteru s délkou 26 km a s maximální traťovou rychlostí 50 km/h.

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

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

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

Na základě řešení přípravné dokumentace uvádíme základní údaje:

- |  |         |
|--|---------|
| • Celková délka železniční trati s dálkovým ovládáním zařízení | 44 km   |
| • Celkový počet dálkově ovládaných železničních stanic         | 5       |
| • Celkový počet dálkově ovládaných železničních zastávek       | 8       |
| • Metalický kabel 3XN TCEPKFLEZE                               | 0,06 km |
| • Zemní a výkopové práce                                       | 0,2 km  |



- Počet výhybek vybavených elektrickým ohřevem [kus] 2 ks
- Pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) 1 ks



## A.4 ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY

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

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

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

• Celková délka železniční trati s dálkovým ovládáním zařízení	44 km
• Celkový počet dálkově ovládaných železničních stanic	5
• Metalický kabel 3XN TCEPKFLEZE	0,06 km
• Zemní a výkopové práce	0,2 km
• Počet výhybek vybavených elektrickým ohřevem [kus]	2 ks
• Pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV)	1 ks
•	

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

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

Mimo zajištění elektrické energie v rámci úprav EOv a nového zabezpečovacího zařízení se neuvažuje s navýšením potřeby tepla a teplé užitkové vody oproti stávajícímu stavu.

#### Spotřeba elektrické energie pro EOv

Energetická bilance - úpravy řešené předmětnou stavbou:

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
EOv ŽST Hořovice – výhybky č. 20, 21	9,4	9,4
EOv celkem	9,4	9,4
Roční spotřeba (odhad)	8MWh	

### c.) Celková spotřeba vody

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

### d.) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

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

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

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



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

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





## A.5 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

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

- Dokončení přípravné dokumentace pro územní rozhodnutí .....06/2014
- Zahájení realizace stavby .....02/2015
- Ukončení stavby .....12/2015

Celková „předpokládaná“ doba výstavby ..... 10 měsíců.

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



## A.6 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

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

### Podklady předané zadavatelem:

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

### Základní podklady:

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

### Geodetické podklady:

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

### Ostatní použité podklady:

- Směrnice GR SŽDC č.11 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních;
- Směrnice GR SŽDC č.20 – Závazný způsob členění nákladů stavby;
- TS 2/2006-ZS Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení;
- TS 4/2008-Z Diagnostika ZZ na tratích vybavených DOZ;
- Doklady o průběhu zpracování projektové dokumentace;
- Projednání s orgány státní správy a ostatními organizacemi;
- Zákony, předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace;
- ČSN, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace.

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

- Zadávací dokumentace na stavbu „DOZ Beroun (mimo) – Rokycany (včetně)“;
- 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 D1, D3, vyhl. 173, vyhl. 177, ČSN 73 6380, ČSN 34 2650, ON 34 2620 aj./;
- Směrnice č.11/2006 SŽDC s.o. „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních „ č.j. 13511/06-OP ze dne 30.6. 2006 ( příloha č.1 – Přípravná dokumentace);
- Technická dokumentace provozovaného zařízení zjišťovaná u, ST, SSZT, SBBH, SEE v rámci předávání podkladů od výkoných jednotek OŘ;
- Zjišťování stavu jednotlivých stávajících zařízení v rámci prováděných místních šetření projektantů.



- Projednávání rozsahu a způsobu technického řešení na jednotlivých pracovních poradách:

Zhotovitel (projektant) dále použil:

- Dostupných stávajících podkladů získaných od stávajících jednotlivých správců OŘ SŽDC.
- Mapových podkladů 1: 10 000; 1:50 000.
- Dostupné stávající staré podklady polohopisných výkresů 1: 1 000 jednotlivých dopraven v traťovém úseku Beroun (mimo) – Rokycany (včetně).
- Zjištěné a předané podklady od jednotlivých správců inženýrských sítí rozdělené na správce sítí drážních (jednotlivé Oblastní ředitelství, správy železničních telekomunikací); na správce nedrážních sítí (jednotlivé orgány a organizace státní správy, a organizace spravující tyto sítě).



## A.7 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Stavba dopravní infrastruktury, jako je „DOZ Beroun (mimo) – Rokycany (včetně)“ 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.

- Modernizace trati Rokycany – Plzeň;
- Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice;
- Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v úseku Rokycany – Příkosice;
- Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví;
- Výstavba objektu centrálního dispečerského pracoviště CDP Praha;
- GSM-R III. koridor, Beroun – Plzeň – Cheb;
- GSM-R uzel Praha (Beroun – Praha – Benešov);
- Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař;
- Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – žst. Praha Hostivař – Praha hl. n.;
- DOZ Rokycany (mimo) – Plzeň – Cheb (mimo).

### **Modernizace trati Rokycany – Plzeň**

Stavba je železniční liniovou stavbou z podstatné části vedenou po stávajícím tělese dráhy trati Praha – Plzeň. V úseku mezi dálničním mostem a zastávkou Klabava dochází k vyosení ze stávající stopy z důvodu zlepšení rychlostních parametrů trati. Mezi Ejovicemi a Plzní-Doubravkou je navržena přeložka, když trať je v tomto úseku navržena zcela mimo stávající vedení trati přes Chrást u Plzně. Umístění přeložky bylo voleno ve větší části i ve shodě s výhledovou polohou VRT, která je zde pro tento investiční záměr územně chráněna. Tomuto výhledovému záměru jsou přizpůsobeny i návrhové parametry překládané modernizované trati tak, aby v budoucnu nedocházelo k dalším stavebním úpravám na již hotovém úseku trati.

Účelem modernizace, tedy i této stavby, je především dosažení vyšších rychlostních parametrů trati pro zkrácení jízdní doby vlakových spojů a zároveň provedení modernizace stávající železničních staveb a zařízení tak, aby odpovídala současným požadovaným technickým parametrům pro zvýšení rychlosti na trati a současně i zvýšení bezpečnosti železničního provozu, v neposlední řadě i podmínkám interoperability. Rozhodujícím přínosem je dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC – GC, modernizací stávajícího zabezpečovacího zařízení zajištění požadované propustnosti a zvýšení maximální traťové rychlosti až do hodnoty 160km/h. Ve výhledu je pak uvažováno s rychlostí až 200 km/h. a to od místa uvažovaného napojení VRT do konvenční trati až k výjezdovému portálu tunelu Chlum, což představuje úsek dlouhý přibližně 4km.

### **Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice**

V nově navrženém stavu dochází k úpravě směrového a výškového vedení železniční trasy v hranicích stávajícího drážního pozemku. Stanice Mirošov a Příkosice budou nově přetrasovány, stavebně upraveny a vybaveny technologickými systémy, které usnadní odbavení a pohyb cestujících ve stanici. Zároveň budou osazeny systémy umožňující dálkové ovládání a dohled nad provozem.

Zároveň bude v rámci této stavby provedena změna týkající se vysunutí vjezdového návěstidla ML v žst. Rokycany, které bude předsunuto do km 4,619 mezi zastávky Nová Huť a Hrádek u Rokycan a všechny stávající vlečky v úseku Mirošov – Rokycany (tzn. Pila Rokycany v žkm 1,189; vlečka AGRO Blatná a.s. v žkm 2,408+2,859; a železářny Hrádek v žkm 3,942) budou zapojeny do obvodu žst. Rokycany.



### **Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v úseku Rokycany – Příkosice**

V rámci této stavby dochází k zabezpečení stávajících přejezdů. V úseku Rokycany – Mirošov dochází v rámci šesti samostatných staveb k výstavbě 14 nových PZS v km 0,895+1,014; 1,824+2,344; 2,671+3,107; 4,370+4,736+5,010; 5,179+5,214; 5,48+6,266+6,901.

### **Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví**

Stavba „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ je prostorově vymezena úpravou kolejí v rozsahu:

- Pražské zhlaví osobního nádraží včetně navázání na připravovanou stavbu „Rokycany – Plzeň“ ve směru na Prahu českobudějovické zhlaví osobního nádraží severní a střední část kolejiště osobního nádraží včetně ostrovních nástupišť 1-4
- Celé kolejiště Lobzy
- Propojení kolejiště Lobzy se seřaďovacím nádražím a prostor Ústředního stavědla
- Chebské zhlaví seřaďovacího nádraží a průjezd seřaďovacím nádražím ve směru na Žatec

Zbývající část osobního nádraží = chebské zhlaví včetně obou přemostění ulice Mikulášské a jižní část kolejiště s nástupišti č.5 a 6, je součástí související samostatné stavby „Uzel Plzeň, 2.stavba - přestavba osobního nádraží, mosty Mikulášská“.

Ze stavebních objektů je ve stavbě „Uzel Plzeň, 1.stavba – přestavba pražského zhlaví“ zcela jednoznačně dominující železniční svršek a spodek. V hlavních kolejích bude použit svršek UIC 60, v ostatních kolejích železniční svršek S49. V manipulačních kolejích se maximálně využije výzisku v rámci stavby. Výhybkové konstrukce jsou standardní, s rychlostí do odbočné větve do 60km/h. Realizací stavby se zvyšuje průjezdná rychlost v kolejích 3.TŽK na 80km/h.

Další významnou skupinu stavebních objektů představují pozemní stavby. Budova centrálního stavědla je situována v prostoru trianglu. Jedná se o dvoupodlažní budovu na obdélníkovém půdorysu. Funkční využití je výhradně pro umístění technologických zařízení a obsluhující personál. Dále jsou to rekonstrukce stávajícího zastřešení nástupišť č.2 a 3 se zachováním jejich historické hodnoty a výstavba zastřešení nového ostrovního nástupiště č.1 a 4.

Z provozních souborů pak převažuje jednoznačně zabezpečovací zařízení. Buduje se zcela nové zařízení 3. kategorie splňující podmínky interoperability, do kterého bude postupně integrováno zabezpečení celého uzlu. Zařízení včetně obsluhujícího personálu je umístěno v budově centrálního stavědla v prostoru trianglu.

Dalším významným provozním souborem je sdělovací zařízení. Integruje do sebe informační systém pro cestující, diagnostická zařízení, protipožární signalizace, kamerové systémy a především přenosové systémy pro další nadstavby jako dálkové řízení a další.

### **CDP Praha**

Navrhovaný objekt centrálního dispečerského pracoviště (dále CDP) je svým charakterem provozně administrativní budovou. V jednom objektu se slučují dvě funkce – administrativní provoz s bezprostředním vztahem k řízení dopravy (1. NP) a centrální dispečerská pracoviště (3. až 5.NP) s řídicími sálami pro řízení dopravy na rozhodující části hlavních železničních tratích České republiky. Druhým takovým pracovištěm v ČR je CDP Přerov.

Projekt zahrnuje vybudování technologických prostor CDP a dále jsou navrženy prostory pro potřeby vlastního řízení železničního provozu. V jednotlivých patrech u dispečerských sál budou zřízeny kancelářské prostory potřebné pro organizování a řízení železniční dopravy. V budově CDP Praha bude zřízeno i pracoviště dispečerů dopravní cesty, kde se bude centralizovat diagnostika od jednotlivých



systémů pro jednotlivé řízené oblasti. Každý dispečerský sál bude složen z postů řídicího dispečera, úsekového (místního) dispečera a operátora, jejichž pracovní stanice budou uspořádány do řad, které budou vzájemně vůči sobě stupňovitě uspořádány. V zadní části velkých sálů budou dále umístěni provozní dispečer a místní traťový dispečer. V čele dispečerského sálu budou umístěny velkoplošné zobrazovací jednotky pro zobrazení reliéfů kolejíště řízené oblasti. Plocha bude složena ze čtyř a více jednotek pro velkoplošné zobrazení (VZJ).

### **GSM-R III. koridor, Beroun – Plzeň – Cheb**

Přípravná dokumentace řeší výstavbu rádiového systému GSM-R a pokrytí signálem rádiového systému GSM-R v traťových úsecích: Beroun (mimo) – Zdice – Rokycany – Plzeň (trať č. 713); Plzeň – Cheb (trať č. 713); Cheb – st. hranice SRN (trať č. 713C); Cheb – Františkovy Lázně (trať č. 543A); Františkovy Lázně – Vojtanov - st. hranice SRN (trať č. 543B); Znojmo – Šatov - st. hranice Rakousko (trať č. 322A).

Stavba rozšiřuje síť pozemních základnových stanic a rozsah tratí pokrytých signálem sítě GSM-R v úseku Beroun – Plzeň o cca 60 km, v úseku Plzeň – Cheb – st. hranice SRN o cca 125 km, v úseku Cheb – Františkovy Lázně – Vojtanov – st. hranice SRN o 20 km a v úseku Znojmo – Šatov – st. hranice Rakousko o cca 12,5 km. Celková délka pokrytí je cca 217,5 km.

Stavba dále řeší výstavbu pozemní telekomunikační infrastruktury, která je pro spuštění systému GSM-R nezbytně nutná, tj. výstavbu přenosového systému SDH a výstavbu optického kabelu ve vybraných úsecích.

### **GSM-R uzel Praha (Beroun – Praha – Benešov)**

Předmětem stavby je výstavba digitálního rádiového systému GSM-R v tratích: Praha – Beroun – Králův Dvůr; Praha Uhřetěves – Benešov; Praha Vysočany – Praha Satalice – Lysá n.L. a úprava stávajícího systému GSM-R v uzlu Praha.

Z předchozích staveb jsou do této stavby zahrnuty úpravy některých stávajících BTS v uzlu Praha, u kterých v souladu s požadavky na rozsah prací spojených s dopravní činností dochází k úpravám anténních systémů, způsobu nastavení provozu BTS nebo i výměně technologie (BTS místo Repeateru v ŽST Holešovice). Stavba rozšiřuje síť pozemních základnových stanic a rozsah tratí pokrytých signálem sítě GSM-R o cca 110km.

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

Předmětem projektové dokumentace je řešení úseku trati žst. Praha Hostivař (včetně, od stávajícího i nového km 175,400) – odb. Záběhlce (mimo, do stávajícího km 177,574 a nového km 177,570). Součástí stavby jsou nezbytná kabelová vedení do sousedních dopravních žst. Praha – Vršovice, žst. Praha Malešice situovaná podél stávajících kolejí na drážních pozemcích.

Je navržena celková rekonstrukce kolejíště žst. Praha Hostivař, která vychází ze zpracované dopravní technologie a z potřeb železničního provozu. Je navržena úprava hlavních průjezdných kolejí, předjezdných kolejí i kolejí č. 8, 10 a 12 s dostatečnou užitečnou délkou (min. 650m) pro zastavení nákladních vlakových souprav. Na benešovském zhlaví je do nového kolejíště napojen soubor stávajících vlečkových kolejí. Za žst. Praha Hostivař (v úseku Praha Hostivař – odb. Záběhlce) je navržena úprava koleje do žst. Praha Malešice a je zde navržena i územní rezerva pro 2. kolej.

Ve stanici jsou navržena 2 ostrovní nástupiště s výškou nástupní hrany 0,55m nad temenem kolejnice (dále jen TK), přístup na nástupiště bude zajištěn novým podchodem a přístupovými chodníky. U výstupu z podchodu, směrem ke konečné zastávce tramvají, bude navržen i objekt pro odbavování cestujících. Podchod je navržen s vazbou na stávající MHD v ulici Plukovníka Mráze a propojuje i území severně od nádraží do ulice U Pekáren.





**Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – žst. Praha Hostivař – Praha hl. n.;**

Předmětem projektové dokumentace je řešení úseku trati žst. Praha Hostivař (mimo, od stávajícího km 177,574 a nového km 177,570) – žst. Praha hl. n. (mimo do stávajícího km 183,872, nového 183,640; v km 183,700 = 183,932 je skok ve staničení díky zkrácení trati, chybí 232 m trati) trati Praha hl. n. – Benešov u Prahy – České Budějovice.

Začátek II. části stavby je v km 177,570 za žst. Praha Hostivař ze směru od Českých Budějovic, kde stavba navazuje na stavbu „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“. Konec stavby je v km 183,872 300 stávajícího staničení, nového 183,640 000; v km 183,700 = 183,932 je skok ve staničení díky zkrácení trati. Stavba končí před vjezdovými portály Vinohradských tunelů směrovým a výškovým vyrovnáním kolejí v novém km 184,023. Součástí stavby jsou nezbytná kabelová vedení do sousedních dopravních žst. Praha Krč, výh. Vyšehrad a žst. Praha hl. n. situovaná podél stávajících kolejí na drážních pozemcích.

V úseku Praha Hostivař – Praha hl. n. zůstává i nadále dvoukolejná trať, pouze z polohy přes zast. Praha Strašnice je přeložena do nového koridoru při jižním okraji bývalého seřaďovacího nádraží Praha Vršovice. Pro odstranění vzájemné nepříznivé polohy vlaků dálkových a regionálních a pro zvládnutí souběhu dopravy trati České Budějovice - Praha s další dopravou (napojení ONJ, doprava směr Krč – Vrané, doprava Malešice – Vršovice) je součástí stavby také souběžná dvoukolejná trať (Praha Malešice – Praha Zahradní Město – Praha Vršovice – Praha hl. n.). Ve výsledku jsou tedy v úseku Praha Zahradní Město – Praha hl. n. k dispozici čtyři traťové koleje s předpokládaným traťovým provozním uspořádáním.

ŽST Praha Zahradní Město je nová železniční stanice, situovaná do prostoru stávajícího kolejiště vjezdové skupiny žst. Praha Vršovice seř. n. Je navržena celková rekonstrukce kolejiště, která vychází ze zpracované dopravní technologie a z potřeb železničního provozu. V železniční stanici dochází ke styku tratě ze směru Praha Hostivař a ze směru Praha Malešice. Řešení ponechává prostorovou rezervu pro výhledové doplnění rychlé trati Praha – Brno v trase zpracované do konceptu nového územního plánu. Ve stanici je navrženo 1 ostrovní nástupiště a 2 nástupiště vnější. Nástupiště jsou navržena s výškou nástupní hrany 0,55 m nad temenem kolejnice (dále jen „TK“).

Z hlediska přestupních vazeb je přístup zajištěn podjezdem v ul. Průběžná, kde je navržena celková rekonstrukce podjezdu i komunikace v něm vedoucí. Díky zvětšení rozponu nově navrhované mostní konstrukce dojde k radikálnímu zlepšení šířkového uspořádání komunikace. V samostatných oddělených pruzích bude vedena pěší a automobilová doprava. Pod mostem je vedena na samostatném pásu tramvajová trať. Dále je zde umístěna tramvajová zastávka a objekt pro odbavení cestujících přestupujících z MHD na vlak.

V úseku žst. Praha Zahradní Město – Praha Vršovice je nově navržena dvojice dvoukolejných tratí v souběhu, vedených mimo zast. Praha Strašnice, přes území bývalého seřaďovacího nádraží Praha Vršovice. Dvojice tratí vytváří dohromady čtyřkolejný úsek, který za koncem stavby pokračuje 2. a 3. vinohradským tunelem do žst. Praha hl. n. Stávající trať v úseku Odbočka Záběhlce – hradlo Železný most bude zrušena.

Na zastávce Praha Eden jsou navržena ostrovní a vnější nástupiště, na něž bude přístup zajištěn novým podchodem umístěným v souběhu s ulicí U Vršovického hřbitova. Umístění je navrženo tak, aby do budoucna poloha podchodu umožnila případné rozšíření komunikace v ul. U Vršovického hřbitova.

V žst. Praha Vršovice je navržena celková rekonstrukce kolejiště, která vychází ze zpracované dopravní technologie a z potřeb železničního provozu. Na základě postradatelnosti části kolejí bude bez náhrady zrušeno kolejiště nákladového obvodu stanice. Dále budou rekonstruována 2 ostrovní nástupiště a vnější nástupiště u výpravní budovy (dále jen „VB“), které bude nově částečně jazykové. Mezi kolejemi č. 11 a 13 je navržena územní rezerva pro případné 3. ostrovní nástupiště. Všechna nástupiště jsou navržena



s výškou hrany 0,55 m nad TK. Vnější nástupiště u koleje č. 2 před VB zůstane zachováno. Řešení bylo prokonzultováno na NPÚ s kladným výsledkem s tím, že nesmí dojít k zásahu do stávající budovy a nesmí dojít k navýšení podlah v budově a ploch v bezprostředním okolí budovy. Přístup na nástupiště a do prostoru před VB bude rekonstruovaným podchodem protaženým do ulice Bartoškovy přímou vazbou k náměstí Bratří Synků.





## A.8 ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

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

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

### a.) Provozní soubory

#### D. Technologická část

##### D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

- PS 101 CDP Praha, Beroun (mimo) - Cheb (mimo)
- PS 111 Úprava SZZ pro DOZ v úseku Beroun - Rokycany
- PS 102 Beroun - Rokycany, PPV

##### D.2 Železniční sdělovací zařízení

- PS 201 Úprava stávající kabelizace
- PS 202 Úprava a doplnění přenosového systému
- PS 203 Úprava telefonních zapojovačů
- PS 204 Dálková diagnostika technologických systémů ŽDC
- PS 205 Úprava rozhlasového a informačního zařízení
- PS 206 Úprava rádiových systémů TRS, MRS
- PS 207 Úprava kamerového systému
- PS 208 Sdělovací zařízení ve výtahu
- PS 209 CDP Praha, vybavení dispečerského sálu Beroun (mimo) - Cheb (mimo)
- PS 210 CDP Praha, vybavení dohledového pracoviště DŽDC
- PS 211 Beroun - Rokycany, PPV

##### D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT (neobsazeno)

##### D.4 Ostatní technologická zařízení (neobsazeno)

### b.) Stavební objekty

#### E. Stavební objekty

##### E.1 Inženýrské objekty (neobsazeno)

##### E.2 Pozemní stavební objekty

- SO 301 CDP Praha, stavební úpravy

##### E.3 Trakční a energetická zařízení

- SO 401 ŽST Hořovice, úprava trakčního vedení
- SO 402 Beroun (mimo) – Rokycany, dálková diagnostika EOv a osvětlení
- SO 403 ŽST Hořovice, úprava EOv
- SO 404 ŽST Hořovice, úprava ukolejnění



## A.9 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rozsah nového zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení včetně vyvolaných stavebních úprav a rekonstrukcí v dopravních; nezbytné stavební úpravy ve VB jednotlivých dopravních byl dohodnut a projednán na jednotlivých výrobních poradách. Hlavním účelem stavby je zřízení nového



technologického zabezpečovacího zařízení v úseku stavby a zajištění nového moderního dispečerského řízení na trati pomocí DOZ.

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

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

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



## A.10 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

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

### A. Průvodní zpráva)

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

### B. Souhrnná část

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

\* Součástí přílohy B.1 Souhrnná technická zpráva

### C. Situace stavby

- C.1 Přehledná situace oblasti stavby



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

**D. Technologická část**

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

**E. Stavební část**

E.1 Inženýrské objekty	<i>Neobsazeno</i>
E.2 Pozemní stavební objekty	
E.3 Trakční a energetická zařízení	

**G. Náklady**

G.1 Celkové náklady stavby
G.1.1 Celkové náklady stavby
G.1.2 Náklady PS, SO stavby
G.2 Ekonomické hodnocení
G.3 Záměr projektu

**H. Doklady**

H.1 Záznamy z výrobních porad
H.2 Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy

**I. Geodetická dokumentace**

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

