

Název stavby: ETCS Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov - Břeclav
Část dokumentace: A - Průvodní zpráva
stupeň dokumentace: Přípravná dokumentace (PD)

A Průvodní zpráva

A. 1 Úvodní údaje

a) Identifikační údaje stavby

Název stavby: ETCS Petrovice u Karviné - Ostrava - Přerov - Břeclav

Trať: celostátní dráha Petrovice u Karviné státní hranice - Petrovice u Karviné - Ostrava – Přerov - Břeclav (II.NŽK), trať hlavní sítě pro nákladní dopravu a osobní přepravu dle nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013

Kraj, okres: Moravskoslezský, Olomoucký, Zlínský, Jihomoravský

Vlastníci dotčených pozemků/nemovitostí: uvedeni v geodetické části dokumentace, část I

Stupeň dokumentace: přípravná dokumentace

Charakter stavby: novostavba

Druh stavby: stavba dráhy

Typ stavby: zvýšení bezpečnosti provozu

Cíl stavby: a) výstavba traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS druhé úrovně (ETCS L2)
b) doplnění železniční mobilní telekomunikační sítě GSM-R pro zajištění automatických vstupů z odbočných tratí do oblastí ETCS

b) Zadavatel přípravné dokumentace (PD)

Zadavatel PD: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

Organizační složka: Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Investor stavby: shodný se zadavatelem PD

Ústřední orgán: Ministerstvo dopravy, Nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha

c) Zpracovatel přípravné dokumentace (PD)

Zpracovatel PD: SUDOP BRNO, spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno
IČ: 44960417, DIČ: CZ44960417

Dodavatel stavby: bude vybrán formou veřejné soutěže

A. 2 Charakteristika území a stavebního pozemku

a) údaje o umístění stavby

Stavba je navržena na celostátní dráze st.hr. Polsko/ČR - Petrovice u Karviné - Ostrava – Přerov – Břeclav. Organizování a provozování drážní dopravy je na trati Petrovice u Karviné státní hranice – Ostrava hlavní nádraží – Přerov – Břeclav dle předpisu SŽDC D1. Seznam dotčených pozemků je uveden v geodetické části dokumentace, část I.

Stavba se nachází na tratích:

Trať:	301B (Zebrzydowice PKP) – Petrovice u Karviné státní hranice – Petrovice u Karviné – Dětmárovice, dvoukolejná s pravostranným provozem
Traťová rychlost:	Petrovice u Karviné státní hranice – Dětmárovice 120 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trať:	301A (Čadca ŽSR) – Mosty u Jablunkova státní hranice – Bohumín, dvoukolejná s pravostranným provozem, stavby se týká část tratě v úseku Karviná-Darkov - Karviná – Bohumín.
Traťová rychlost:	v úseku Český Těšín – Dětmárovice 100 km/h v úseku Dětmárovice – Bohumín 140 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trať:	301C Odbočka Koukolná – Odbočka Závada, jednokolejná
Traťová rychlost:	60 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trať:	301D Český Těšín – Výhybna Polanka nad Odrou v úseku Výh.Polanka nad Odrou – Odbočka Odra jednokolejná v úseku Odbočka Odra – Český Těšín dvoukolejná s pravostranným provozem, stavby se týká úsek tratě od ŽST Ostrava-Vítkovice včetně po výhybnu Polanka nad Odrou
Traťová rychlost:	100 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m v 1.TK v úseku Ostrava-Vítkovice - Výhybna Polanka nad Odrou 700 m ve 2.TK v úseku Ostrava-Kunčice – Odbočka Odra
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trať:	301E Odbočka Odra – Ostrava-Svinov, jednokolejná
Traťová rychlost:	80 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trať:	301F Ostrava-Svinov – Opava východ, jednokolejná stavby se týká část tratě v úseku od ŽST Ostrava-Svinov po ŽST Ostrava-Třebovice včetně
Traťová rychlost:	100 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trať:	302A Ostrava hlavní nádraží, obvod uhelné nádraží – Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, jednokolejná, stavby se týká úsek tratě od ŽST Ostrava hlavní nádraží až po ŽST Ostrava-Kunčice včetně.
Traťová rychlost:	80 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Trakce:	Nezávislá

Trat':	304A Valašské Meziříčí – Kojetín, jednokolejná, stavby se týká část tratě v úseku Třebětice - Kroměříž
Traťová rychlost:	70 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Trakce:	Nezávislá
Trat':	305A (Chalupki PKP) – Bohumín státní hranice - Bohumín, jednokolejná
Traťová rychlost:	100 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trat':	305B Bohumín - Přerov, dvoukolejná s pravostranným provozem
Traťová rychlost:	v úseku Bohumín – Ostrava hlavní nádraží 140 km/h v úseku Ostrava hlavní nádraží – Prosenice 160 km/h v úseku Prosenice – Přerov 130 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trat':	305C (Chalupki PKP) – Bohumín státní hranice - Bohumín, obvod Vrbice, jednokolejná
Traťová rychlost:	100 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trat':	305E Hranice na Moravě - Drahotuše, jednokolejná
Traťová rychlost:	80 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trat':	305F Přerov - Nedakonice, dvoukolejná s pravostranným provozem, Stavby
Traťová rychlost:	v úseku Přerov – Otrokovice 160 km/h v úseku Otrokovice – Napajedla 150 km/h v úseku Napajedla – Nedakonice 160 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trat':	305G Přerov - Nezamyslice, jednokolejná, stavby se týká část tratě v úseku Přerov – Věžky (včetně)
Traťová rychlost:	v rozhodujícím úseku Přerov – Kojetín 100 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trat':	306A Studénka – Veřovice, jednokolejná, stavby se týká část tratě v úseku Studénka – Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport (včetně)
Traťová rychlost:	v rozhodujícím úseku Studénka – Sedlnice 100 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	v úseku Studénka – Sedlnice 1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trat':	308 (Lúky pod Makytou) – Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě, dvoukolejná s pravostranným provozem, stavby se týká část tratě v úseku Hranice na Moravě – Odbočka Skalka – Hranice
	na Moravě město
Traťová rychlost:	v rozhodujícím úseku Jablůnka – Hranice na Moravě 80 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	v úseku Horní Lideč – Hustopeče nad Bečvou 1000 m v úseku Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě 700 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV

Trat':	309A Přerov – Česká Třebová, dvoukolejná s pravostranným provozem, stavby se týká část tratě v úseku Přerov – Dluhonice – Rokytnice zastávka (včetně)
Traťová rychlost:	160 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trat':	309E Prosenice – Výhybna Dluhonice, dvoukolejná s pravostranným provozem
Traťová rychlost:	v úseku Prosenice – km 5,078 130 km/h v úseku km 5,078 – Prosenice 100 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava DC 3 kV
Trat':	316A Nedakonice – Břeclav, dvoukolejná s pravostranným provozem
Traťová rychlost:	160 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Trakce:	Závislá, trakční soustava AC 25 kV, 50 Hz
Trat':	316B Vizovice – Otrokovice, jednokolejná, stavby se týká část tratě v úseku Otrokovice – Zlín-Malenovice zastávka
Traťová rychlost:	60 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	400 m
Trakce:	Nezávislá
Trat':	317A (Nemšová ŽSR) – Vlárský průmysk státní hranice – Vlárský průmysk – Staré Město u Uherského Hradiště, jednokolejná, stavby se týká část tratě v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště (mimo)
Traťová rychlost:	v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Kunovice 70 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Trakce:	Nezávislá
Trat':	318D Moravský Písek - Bzenec, jednokolejná
Traťová rychlost:	80 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Trakce:	Nezávislá

Všechny dotčené pozemky jsou ve vlastnictví SŽDC, s.o. nebo ČD, a.s. a jsou určeny pro provoz dráhy nebo jejich účel souvisí s provozem dráhy. Všechny dotčené pozemky se nacházejí v ochranném pásmu dráhy. Jedná se o pozemky, na kterých je již umístěna stavba dráhy, resp. drážních objektů nebo jiných technologií určených pro provoz dráhy a realizací stavby nedojde ke změně užívání pozemků ani přilehlých staveb.

b) údaje o vydané územně plánovací dokumentaci

Realizace jednotlivých částí vlakového zabezpečovače ETCS, výstavba nových základnových stanic BTS sítě GSM-R a výstavba souvisejících technologií bude realizována v převážné míře v obvodech stávajících železničních stanic a zastávek a dále na tělese dráhy v mezistaničních úsecích a ve stávajících technologických prostorách podél předmětné železniční trati.

Technologie ETCS:

Jedná se o technologii, která se realizuje převážně ve stávajících vnitřních prostorách technologických objektů. Ve venkovních prostorách se do kolejiště umisťují neproměnné balízy resp. na odbočných tratích vstupní neproměnné balízy a neproměnná návěstidla dle předpisu SŽDC D1, pro která dle platného stavebního zákona není nutné územní ani stavební povolení.

Technologie GSM-R:

Pokrytí území signálem sítě GSM-R je zajištěno základnovými stanicemi GSM-R. V rámci stavby budou vybudované celkem 3 nové základnové stanice BTS a budou doplněny 2 stávající BTS. Nové základnové stanice podléhají podle platného stavebního zákona územnímu řízení, pro jejich výstavbu je nutné územní rozhodnutí nebo územní souhlas. Doplnění stávajících BTS a doplnění centrálních částí sítě GSM-R nevyžaduje územní rozhodnutí ani stavební povolení. Součástí technologie GSM-R je dále výstavba nových a úprava stávajících neproměnných návěstidel na odbočných tratích dle předpisu D1, které budou ovlivněny signálem z nových BTS, na výstavbu nebo úpravu těchto neproměnných návěstidel není nutné územní rozhodnutí ani stavební povolení.

Ostatní související technologie:

Jedná se o výstavbu přenosových systémů, kabelové úpravy, úpravy napájení atd. V převážné většině jde o práce a dodávky ve vnitřních prostorách technologických objektů, není nutné územní rozhodnutí ani stavební povolení.

Pro lokality situování nových BTS jsou vydány následující územně plánovací dokumentace:

PS 212 BTS 309 žst.Kunovice:

Územní plán města Kunovice - schválen zastupitelstvem města Kunovice dne 15.11.2002 vč. následných platných změn.

PS 203 BTS 334 žst.Hranice na Moravě-město:

Územní plán města Hranice - schválen zastupitelstvem města Hranice dne 9.9.2010 vč. následných platných změn.

PS 204 BTS 343 žst.Sedlnice:

Územní plán města Sedlnice - schválen zastupitelstvem obce Sedlnice, dne 1.9.2003 vč. následných platných změn.

Ostatní provozní soubory a stavební objekty předmětné stavby jsou realizovány ve stávajících železničních objektech bez vlivu na územní plány dotčených měst a obcí.

c) údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací

Stavba je umístěna na pozemcích určených pro provoz dráhy resp. na pozemcích v ochranném pásmu dráhy. Umístění stavby je v souladu s územními plány jednotlivých měst a obcí.

d) údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Nebyly vzneseny žádné zvláštní požadavky. Přípomínky ke stavbě a podmínky pro provádění prací byly zapracovány během zpracování přípravné dokumentace. Přípomínky, které se týkají realizace, budou zapracovány do realizační dokumentace.

e) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Provoz stavby nevyžaduje nové napojení na veřejnou dopravní infrastrukturu. Dopravní infrastruktura je nutná v případě výstavby a realizace stavby a následně v případě servisu a údržby technologie. Pro tyto účely postačí zabezpečení stávající dopravní infrastrukturou. Realizací stavby nedojde ke zvýšení dopravního provozu na veřejných komunikacích.

Stavba využívá v celém svém rozsahu zdroje stávající železniční technické infrastruktury SŽDC, s.o. tj. telekomunikační optické kabely, přenosové telekomunikační zařízení, stávající telekomunikační mobilní síť GSM-R (která se v rámci stavby doplňuje) a napájecí zdroje elektrické energie.

Pro připojení nových technologických celků v jednotlivých žst. a mezistaničních úsecích, jak pro technologii ETCS tak i pro technologii GSM-R jsou využívána optická vlákna v kabelech SŽDC.

Pro napájení doplňovaného zařízení u stanic se staničním zabezpečovacím zařízením typu ESA nebo ETB se využijí stávající napájecí zdroje SZZ. U stanic s reléovým zabezpečovacím zařízením je nutno pro napájení skříní DOZ, TPC a vazebních skříní doplnit potřebná napětí z nově vybudovaného napájecího zdroje se samostatnými bateriemi a jejich dobíječi.

Pro napájení doplňovaného zařízení na CDP v Přerově budou využity stávající napájecí zdroje pro ETCS a pro DOZ.

Pro napájení nových venkovních technologií – BTS budou zřízeny nové silnoproudé přípojky, napojené na stávající železniční rozvody.

f) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území

Není nutné pro navržený rozsah stavby řešit. V rámci realizace se v místech výstavby nových základnových stanic BTS resp. v místech výstavby anténních nosičů (stožárů) předpokládá provedení geologického průzkumu.

Případná nutnost provedení geologického průzkumu v místě výstavby základnových stanic je závislá pouze na konkrétní zvolené technologii, tj. na konkrétním výrobci stožárů, který bude vybrán na základě veřejné soutěže.

g) poloha vůči záplavovému území

Situování stavby je mimo oblast bezprostředního ohrožení záplavami. Na provoz venkovních částí technologie ETCS – balíz nemají případné záplavy vliv. Vnitřní technologie jednotlivých technologických celků jsou umístěny buď ve stávajících prostorách, kde je již provozovaná stávající technologie nebo v nových technologických domcích (BTS), které mají všechny vstupy řešené jako vodotěsné.

h) druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí

Seznam dotčených pozemků, druh a způsob využití jednotlivých pozemků je uveden v souhrnné části dokumentace - část B, a dále v geodetické části dokumentace, část I.

i) přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Všechny pozemky dotčené stavbou jsou dostupné po veřejných komunikacích nebo po obslužných komunikacích dráhy, není tudíž u těchto pozemků nutné řešit samostatné přístupové trasy, pouze v několika případech bude nutné provést po dobu výstavby zpevnění nebo ochranu přilehlých objektů (vlečková kolej, inženýrské sítě), případně bude nutné provést zpevnění okrajů výkopů z důvodu ochrany přilehlých drážních budov.

j) zajištění vody a energií po dobu výstavby

Stavba využívá vlastní železniční zdroje, které jsou součástí železniční trati, veřejné zdroje nejsou potřebné. Stavba nevyžaduje zdroj vody.

A. 3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) účel užívání stavby

Realizace stavby vychází z národního implementačního plánu ERTMS (European Rail Traffic Management System) pro Českou republiku, schváleného poradou ministra dopravy 18.9.2007 ve znění následných schválených aktualizací a změn.

Účelem této stavby je zvýšení bezpečnosti železničního provozu a zvýšení provozuschopnosti traťových úseků na II. NŽK.

Pro splnění tohoto účelu stavby je hlavním předmětem stavby výstavba traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ERTMS/ETCS druhé úrovně (ETCS L2) v traťovém úseku Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav včetně vybavení přeshraničního úseku Petrovice u Karviné – státní hranice Polsko (Zebrzydowice) v úrovni ETCS L2.

Systém ETCS představuje jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení (European Train Control System), které zajišťuje bezbariérový železniční provoz mezi odlišnými infrastrukturami jednotlivých národních železnic. Systém ETCS splňuje podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2008/57/EC, respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém CCS – řízení a zabezpečení.

Systém ETCS L2 na II.NŽK bude využívat pro přenos informací z dálkově ovládaných dopraven vybavených SZZ typu ESA na CDP Přerov stávající systém DOZ.

V těchto stanicích se provede výměna přenosového zařízení. V ostatních stanicích, které doposud nejsou dálkově ovládány z CDP Přerov a které jsou vybaveny staničním zabezpečovacím zařízením typu ESA, ETB a RZZ, budou doplněné pro přenos potřebných informací ze SZZ, TZZ a PZS a budou navázány do systému ETCS.

Systém ETCS se skládá z centrální části - radioblokových centrál (RBC) umístěných na CDP Přerov, z přenosových zařízení společných se systémem DOZ, která se umísťují v jednotlivých žst. v místnostech stávajících zabezpečovacích zařízení a z venkovních pasivních komunikačních jednotek - neproměnných balíz, které se umísťují v kolejišti. Další část systému ETCS - vlaková část zabezpečovače není předmětem stavby, je součástí vybavení lokomotiv, které si zajišťují příslušní dopravci.

Jednotlivá RBC komunikují na jedné straně se staničními zabezpečovacími zařízeními (SZZ) přes přenosový systém společný se systémem DOZ. Informace z traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení jsou načítány do SZZ a předávány RBC společně s informacemi od SZZ. Na druhé straně jednotlivá RBC komunikují s lokomotivami prostřednictvím mobilní sítě GSM-R pro zjišťování polohy a údajů o jízdě vlaku a předávání informací pro jízdu vlaku. Poloha lokomotivy se bude zjišťovat pomocí balíz v kolejišti.

Železniční trať II.NŽK je v současné době vybavena mobilní telekomunikační sítí GSM-R a signál GSM-R, který je nutnou podmínkou pro provoz technologie ETCS L2 je v celém rozsahu II.NŽK vyhovující. Stejným způsobem jsou signálem pokryté i některé odbočné tratě z II. NŽK. U odbočných tratí, u kterých se vyžaduje automatický vstup do oblasti ETCS L2 a u kterých není zajištěno pokrytí signálem GSM-R, se v rámci stavby tento signál zajistí.

Předmětem stavby je z tohoto důvodu také zajištění signálu GSM-R na odbočných tratích s automatickým vstupem do oblasti ETCS a to doplněním stávajících nebo výstavbou nových

základnových stanic BTS sítě GSM-R. Celkem budou doplněny 2 stávající základnové stanice BTS a vybudovány 3 nové BTS. Seznam odbočných tratí s uvedeným módem vstupu (manuální/automatický) a způsobem řešení je uvedený v přílohách části B dokumentace.

Pro posouzení nutnosti doplnění sítě GSM-R byly provedeny výpočty pokrytí a na části úseků bylo provedeno měření pokrytí od stávajících BTS. Protokol z měření a výpočtů pokrytí je přiložen v části B dokumentace.

Základnové stanice BTS se skládají ze základnového stožáru (antenního nosiče) a z technologického elektronického zařízení, které je alternativně umístěno v samostatném technologickém objektu.

Pro připojení nových základnových stanic a nových sektorů u stávajících BTS na stávající centrální části sítě (blok BSC a MSC na CDP Přerov) bude tato centrální část příslušně rozšířena (licence, kapacitní rozšíření,...), v nových lokalitách BTS bude doplněno přenosové zařízení technologické sítě pro připojení BTS na centrální části sítě.

b) trvání stavby

Trvalá stavba.

c) charakter stavby

Novostavba.

d) etapizace výstavby

Vlastní realizaci stavby lze provést v jedné etapě nebo ve více etapách po jednotlivých úsecích. Stavba je z hlediska projektové přípravy připravena pro etapizaci na následující úseky:

- úsek st.hranice – Petrovice u Karviné – Ostrava (mimo)
- úsek Ostrava (včetně) - Přerov (mimo)
- úsek Přerov včetně - Břeclav

Realizace a předávání každého úseku může probíhat samostatně. Předpokladem je doplnění centrálních a systémových technologických částí ETCS a GSM-R na CDP Přerov a zprovoznění přenosového systému a to jak pro technologii ETCS, tak i pro síť GSM-R. Samostatně a nezávisle na ETCS lze realizovat doplnění sítě GSM-R – výstavbu a doplnění BTS a souvisejících technologií včetně úprav na stávajících optických kabelech. Doplnění centrální části GSM-R a doplnění přenosového systému technologické sítě SDH musí být dokončeno před připojováním nových BTS do sítě.

Doplnění sítě GSM-R novými BTS a jejich uvedení do provozu je podmínkou pro zprovoznění technologie ETCS na odbočných tratích s automatickým vstupem do oblasti ETCS.

e) údaje o dotčené železniční dráze

Stavba se nachází na celostátní dráze st.hr. Polsko/ČR - Petrovice u Karviné - Ostrava – Přerov - Břeclav (II.NŽK) a na přilehlých částech odbočných tratí a je umístěna na pozemcích určených pro provoz dráhy a v ochranném pásmu dráhy. Jedná se o elektrizovanou dvukolejnou trať (Břeclav – Nedakonice střídavá trakční soustava 25kV/50Hz, Nedakonice –

Přerov – Ostrava hlavní nádraží – Petrovice u K. stejnosměrná trakční soustava 3kV). Tato trať je vedena jako celostátní dráha a je zařazena do systému Transevropské dopravní sítě TEN-T a Transevropské železniční sítě nákladní dopravy TERFN.

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

zabezpečovací zařízení

Celková délka vybavovaného úseku na II.NŽK	207km
z toho uzel Ostrava	38km
úsek Ostrava - Přerov	69km
úsek Přerov – Hrušky (mimo)	98km

Počet radioblokových centrál RBC	5ks
----------------------------------	-----

z toho:

- traťový úsek státní hranice Polsko/ČR – Ostrava Hrušov (mimo)	1ks
- uzel Ostrava – Ostrava Hrušov – Ostrava hl.n. - Ostrava levé a pravé nádraží – Ostrava Svinov	1ks
- traťový úsek Ostrava Svinov (mimo) - Přerov (mimo)	1ks
- železniční stanice Přerov	1ks
- traťový úsek Přerov (mimo) – Břeclav (mimo)	1ks

Počet automatických vstupů do oblasti ETCS	19ks
--	------

Celkový počet skříní RBC, HMI a vazebních skříní na CDP Přerov	12ks
--	------

Napájecí skříně pro ERTMS/ETCS na CDP Přerov	1ks
--	-----

Počet doplněných skříní DOZ pro úseky bez DOZ na CDP Přerov 2ks

Počet doplnění ovládání do stávajících ovládacích pracovišť

v sálech DOZ pro úseky Polanka nad Odrou včetně – Přerov mimo a

Přerov mimo – Břeclav mimo na CDP Přerov	2ks
--	-----

Počet doplnění ovládání do ovládacího pracoviště pro vlastní

ŽST Přerov v sále JOP Přerov	1ks
------------------------------	-----

Počet doplnění ovládání pro ostatní úseky bez DOZ

(Petrovice u Karviné - Polanka nad Odrou mimo) na CDP Přerov	1ks
--	-----

Úprava RBC pro ŽST Břeclav vč. přezkoušení a výměny SW	1ks
--	-----

Počet dohlédacích pracovišť údržby na CDP Přerov	1ks
--	-----

Počet úpravy stávající skříně DOZ a TPC pro ETCS v žst.	58ks
---	------

Počet doplněných skříní DOZ a TPC pro ETCS v žst.	4ks
---	-----

Počet doplněných vazebních skříní pro ETCS v žst.	22ks
---	------

Počet doplněné sestavy napájecího zdroje pro vazební skříně v žst.	1ks
--	-----

sdělovací zařízení

počet přenosových uzlů SDH STM4 provozní sítě (pro ETCS)	82ks
--	------

z toho základní okruh	74ks
-----------------------	------

záložní okruh	8ks
počet přenosových uzlů SDH STM1 provozní sítě (pro ETCS)	2ks
počet modemových párů HDSL E1, resp. IP (pro GSM-R)	3páry
počet nových BTS	3ks
doplnění stávající BTS	2ks
počet nových stožárů betonových pro BTS	3ks
z toho 25m	1ks
30m	2ks
počet nových antén	11ks
počet nových technologických objektů (domků)	3ks
počet stavebních úprav stávajících prostor	1ks
doplnění klimatizace do stávajících prostor	3ks

A. 4 Orientační údaje stavby

a) základní údaje o kapacitě stavby

Předmětem této projektové dokumentace je výstavba traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ERTMS/ETCS druhé úrovně (ETCS L2) v traťovém úseku Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav včetně vybavení přeshraničního úseku Petrovice u Karviné – státní hranice Polsko (Zebrzydowice) v úrovni ETCS L2. Předmětem projektové dokumentace je dále zajištění automatického vstupu u vybraných odbočných tratí a zajištění pokrytí signálem GSM-R na těchto odbočných tratích s automatickým vstupem do oblasti ETCS do hloubky, umožňující tento automatický vstup.

Předmětem stavby je dále zajištění potřebné infrastruktury pro provoz systému ERTMS/ETCS/GSM-R tj. přenosového systému a kabelového propojení včetně zálohování těchto systémů, zajištění bezvýpadkovosti a bezpečnosti provozu systémem zálohování technologií a zálohování napájecích systémů a vybavení tratí potřebnými návěstmi dle předpisu D1.

Realizací stavby dojde k vybavení celého II.NŽK systémem ETCS L2 a systémem GSM-R. Stavba bude navazovat v žst. Břeclav na systém ETCS L2, který se v současné době buduje na I.NŽK. Na st.hranici ČR/Polsko bude připravený na systém ETCS L2/L1, který se připravuje u polských železnic.

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

ETCS:

Elektrická energie pro jednu RBC cca 19 300 kWh/rok

Elektrická energie pro doplnění skříní
DOZ pro úseky bez DOZ cca 5,5 kWh/rok

GSM-R:

Elektrická energie pro jednu BTS cca 15.000 - 25.000 kWh/rok

Teplu 0 kWh

Teplá užitková voda 0 m³

c) celková spotřeba vody

Realizací stavby nedojde ke změnám v odběrech a potřebě vody.

Voda 0 m³

d) odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

Realizací stavby nedojde ke vzniku nového zdroje splaškových vod. Dešťové vody se týkají pouze nových základnových stanic BTS, ostatních částí stavby se dešťové vody netýkají. Množství dešťových vod připadající na novou BTS nepřesáhne cca 5m³ za rok.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě

Nejsou, využívá se vlastních zdrojů stavebníka.

f) požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Nejsou, využívá se vlastních zdrojů stavebníka.

A. 5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

- | | |
|--|-----------------|
| ▪ dokončení přípravné dokumentace a záměru projektu | 11/2014 |
| ▪ dokončení dokumentace pro územní řízení (pouze pro nové BTS) | 09/2014 |
| ▪ územní řízení (pouze pro nové BTS) | 11/2014 |
| ▪ územní rozhodnutí – nabytí právní moci | 02/2015 |
| ▪ schválení stavby | 01-05/2015 |
| ▪ veřejná obchodní soutěž na zhotovitele | 06-08/2015 |
| ▪ zahájení stavby | 10-11/2015 |
| ▪ zpracování realizační dokumentace | 10/2015-04/2016 |
| ▪ doplnění sítě GSM-R vč. souvisejících technologií | 02-08/2016 |
| ▪ výstavba technologie ETCS | 04-11/2016 |
| ▪ zkušební provoz | 11/2016-4/2017 |
| ▪ ukončení realizace stavby | 05/2017 |

A. 6 Přehled výchozích podkladů

- zadávací podmínky stavby

- místní šetření v 03-07/2014
- pracovní porady účastníků výstavby
- jednání s organizačními jednotkami Správy železniční dopravní cesty, s.o., ČD, a.s. a ČD-Telematika, a.s.
- Národní implementační plán ERTMS pro Českou republiku, schváleného poradou ministra dopravy 18.9.2007 vč. následných aktualizací
- Studie „Zavedení evropského systému ERTMS/ETCS na tratě zařazené do evropské sítě TEN-T v ČR“
- závazné technické normy (ČSN, ČSN ISO, ČSN EN),
- technické normy železnic (TNŽ),
- standardy, doporučení a specifikace UIC,
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah - TÚDC č.j. 15036/2000 ze dne 18.10.2000 v aktuálním znění
- Vyhláška 352/2004 Sb. O provozní a technické propojenosti evropského železničního systému ve znění vyhlášky č. 377/2006 Sb.
- TSI 2014/38/EU Směrnice Komise 2014/38/EU ze dne 10.3.2014, kterou se mění příloha III směrnice 2008/57/ES pokud jde o hluk
- TSI 2013/9/EU Směrnice Komise ze dne 11.3.2013, kterou se mění příloha III směrnice 2008/57/EU
- TSI 2013/710/EU Rozhodnutí Komise ze dne 2.12.2013, kterým se mění rozhodnutí 2012/757/EU o TSI týkající se subsystému provoz a řízení dopravy železničního systému v EU
- TSI 2012/88/EU Rozhodnutí Komise ze dne 25.1.2012 o TSI týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému
- TSI 2012/696/EU Rozhodnutí komise evropských společenství ze dne 6.11.2012, kterým se mění rozhodnutí 2012/88/EU o TSI týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému
- TSI 2012/463/EU Rozhodnutí Komise ze dne 23.7.2012, kterým se mění rozhodnutí 2006/679/ES o TSI
- TSI 2012/464/EU Rozhodnutí Komise ze dne 23.7.2012, kterým se mění rozhodnutí 2006/861/ES, 2008/163/ES, 2008/164/ES, 2008/217/ES, 2008/231/ES, 2008/232/ES, 2008/284/ES, 2011/229/EU, 2011/274/EU, 2011/275/EU, 2011/291/EU a 2011/314/EU o TSI
- TSI 2012/757/EU Rozhodnutí Komise ze dne 14.11.2012 o TSI týkající se subsystému provoz a řízení dopravy železničního systému v EU a o změně rozhodnutí 2007/756/ES
- Oprava rozhodnutí Komise 2012/757/EU ze dne 14.11.2012 o TSI týkající se subsystému provoz a řízení dopravy železničního systému v EU
- TSI 2011/18/EU Směrnice Komise ze dne 1.3.2011, kterou se mění přílohy II, V a VI směrnice 2008/57/EU
- TSI 2011/201/EU Nařízení Komise EU č.201/2011 ze dne 1.3.2011o vzoru prohlášení o shodě s povoleným typem železničního vozidla
- TSI 2011/155/EU Rozhodnutí Komise ze dne 9.3.2011 o zveřejnění a správě referenčního dokumentu uvedeného v čl.27 odst.4 směrnice 2008/57/EU o interoperabilitě železničního systému ve Společenství
- TSI 2009/107/ES Rozhodnutí Komise ze dne 23.1.2009, kterým se mění rozhodnutí 2006/861/ES a 2006/920/ES o TSI subsystémů transevropského konvenčního železničního systému.
- TSI 2009/131/ES Směrnice Komise ze dne 16.10.2009, kterou se mění příloha VII směrnice 2008/57/EU
- TSI 2009/965/ES Rozhodnutí Komise ze dne 30.11.2009 o referenčním dokumentu uvedeném v čl.27 odst. Směrnice 2008/57/ES
- TSI 2008/57/ES Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 17.6.2008
- TSI 2008/164/ES Rozhodnutí Komise ze dne 21.12.2007 o TSI týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému
- Oprava rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21.12.2007 o TSI týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému
- TSI 2004/446/ES Rozhodnutí Komise ze dne 29.4.2004, kterým se vymezují parametry TSI pro subsystému Hluk, Nákladní vozy a Využití telematiky v nákladní dopravě
- Technické požadavky pro implementaci ERTMS/ETCS L2 na české části koridoru E

- SUBSET-026 v3.3.0 – Verze specifikací pro Baseline 3
- zkušenosti z Pilotního projektu ETCS L2 v traťovém úseku Poříčany - Kolín
- technické specifikace sítě GSM-R EIRENE
- radiové plánování pokrytí území signálem GSM-R
- měření signálu GSM-R ve vybraných úsecích
- mapy JŽM (jednotné železniční mapy) 1:1.000
- soubor map z katastru nemovitostí
- mapy 1:10.000 a 1:50.000 pro určení širších vztahů
- výpisy z katastru nemovitostí
- podklady ze staveb GSM-R na II.NŽK a v uzlu Ostrava
- podklady stávajících volných žil nebo optických vláken v úseku Dluhonice – Přerov a Ostrava střed – Ostrava hl.n. pro přenos informací do RBC

A. 7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

V době zpracování této přípravné dokumentace (03-11/2014) bylo v realizaci nebo v přípravné fázi několik staveb, které přímo nebo nepřímo ovlivňují předmětnou stavbu ETCS na II. NŽK. Koordinace s těmito stavbami byly projednávány na pracovních poradách a na místním šetření na CDP Přerov. Koordinace se v převážné míře týkají objektu CDP Přerov, kde se v současné době provizorně instalují nové technologie, které se následně budou přemisťovat do CDP Praha (v době zpracování této dokumentace byla výstavba CDP Praha ve stadiu přípravy).

Většina podmiňujících staveb ba měla být do konce roku 2015 hotová a neměla by dále mít na předmětnou stavbu ETCS na II.NŽK vliv.

Z koordinací jsou nejdůležitější následující stavby:

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

V rámci této stavby se na CDP Přerov umísťují jednotlivé RBC vč. napájení a ostatního příslušenství do m.č. 2.14 pro českou a moravskou část I.NŽK. RBC včetně napájecích bloků a příslušenství pro českou část I.NŽK se zde umísťují provizorně na dočasnou dobu do výstavby CDP Praha. Tyto RBC, napájecí bloky a příslušenství jsou umístěny na pozicích, které po uvolnění budou sloužit pro technologii předmětné stavby ETCS na II.NŽK. Dále tato stavba připravuje provozní přenosový systém pro DOZ/ETCS v úseku Břeclav – Brno – Č.Třebová se zaokružováním přes Zábřeh, Přerov, St. Město. Do tohoto přenosového traktu se zapojí uzly, budované v předmětné stavbě ETCS na II.NŽK. Předpoklad dokončení této stavby je 1.pol.2015.

- ***„DOZ Česká Třebová vč.Odb.Zádulka – Kolín (včetně)“***

Tato stavba, mimo jiné, bude zajišťovat přemístění dočasně umístěných RBC, napájecích bloků a příslušenství pro českou část I.NŽK z CDP Přerov na CDP Praha. Toto přemístění je podmiňující pro předmětnou stavbu ETCS na II.NŽK. Předpoklad dokončení této stavby je konec 2015.

- ***„ZOK Dluhonice - Přerov, RD“, jedná se o novou stavbu ČD-T***

Jedná se o stavbu, která zajišťuje nový optický kabel mezi Dluhonicemi a Přerovem pro ČD-T. Tato stavba ovlivňuje předmětnou stavbu ETCS na II.NŽK nepřímo a to tím, že zajistí volnou kapacitu vláken pro SZDC mezi Dluhonicemi a Přerovem pro zaokružování hlavního a záložního přenosového systému pro ETCS po samostatných vláknech (4 vlákna). Předpoklad realizace této stavby je konec 2014.

- ***DOZ trati Újezdec u Luhačovic (mimo) - Vlárský průsmyk***

- ***DOZ trati Veselí nad Moravou (mimo) – Újezdec u Luhačovic (mimo)***

V rámci těchto staveb se mimo jiné realizuje optický kabel a přenosové zařízení SDH mezi žst. Staré Město a žst. Kunovice. Na realizaci tohoto optického kabelu a přenosového zařízení

závisí výstavba BTS 309 žst.Kunovice, resp. připojení této BTS na centrální část sítě GSM-R. Stavby jsou v realizaci, předpoklad dokončení je r. 2015.

- **„Kontrolně analytické centrum řízení dopravy“ (KAC)**

Tato stavba mimo jiné zajišťuje záložní napájení pro sdělovací zařízení v m.č.2.17 (nové – budované v rámci KAC a stávající – přenosové zařízení technologické sítě). Předpoklad realizace této stavby je 2015-2016. Záložní napájení pro přenosové zařízení technologické sítě řeší i předmětná stavba ETCS na II.NŽK. V případě, že stavba KAC bude realizovaná dříve, včetně záložního napájení pro sdělovací zařízení v m.č.2.17, nebude nutné záložní napájení řešit v předmětné stavbě ETCS na II.NŽK. Toto záložní napájení je podmínkou pro bezvýchlednou funkci systému ETCS na II.NŽK.

Mezi další stavby, se kterými je nutné řešit koordinaci v jednotlivých žst., patří:

- **„Ostrava - Vítkovice – Odb. Odra“** (přípravná dokumentace)
- **„žst. Přerov, 2.stavba“** (studie)
- **„Rekonstrukce výhybek na 160 km/h v žst.Prosenice“** (studie)
- **stavby EMC ve vybraných úsecích Praha – Bohumín** (realizace 2015)

A. 8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Stavba je členěna na technologickou a stavební část a je rozdělena na následující provozní soubory a stavební objekty stavby:

D	Technologická část
D.1	Železniční zabezpečovací zařízení
D.1.1	Balízy
PS 111	Úsek státní hranice Polsko - Ostrava, balízy
PS 112	Uzel Ostrava, balízy
PS 113	Úsek Ostrava – Přerov, balízy
PS 114	Žst. Přerov, balízy
PS 115	Úsek Přerov - Břeclav, balízy
D.1.2	Úpravy SZZ a TZZ pro ETCS
PS 121	Úsek státní hranice Polsko – Ostrava, úprava SZZ a TZZ pro ETCS
PS 122	Uzel Ostrava, úprava SZZ a TZZ pro ETCS
PS 123	Úsek Ostrava - Přerov, úprava SZZ a TZZ pro ETCS
PS 124	Žst.Přerov, úprava SZZ pro ETCS
PS 125	Úsek Přerov - Břeclav, úprava SZZ a TZZ pro ETCS
D.1.3	Radioblokové centrály
PS 131	Úsek státní hranice Polsko – Ostrava, RBC
PS 132	Uzel Ostrava, RBC
PS 133	Úsek Ostrava - Přerov, RBC
PS 134	Žst.Přerov, RBC
PS 135	Úsek Přerov - Břeclav, RBC
D.1.4	Neproměnné návěsti ETCS
PS 141	Úsek státní hranice Polsko – Ostrava, neproměnné návěsti ETCS
PS 142	Uzel Ostrava, neproměnné návěsti ETCS
PS 143	Úsek Ostrava - Přerov, neproměnné návěsti ETCS
PS 144	Žst.Přerov, neproměnné návěsti ETCS
PS 145	Úsek Přerov - Břeclav, neproměnné návěsti ETCS
D.1.5	Úpravy souvisejícího zabezpečovacího zařízení
PS 151	CDP Přerov, doplnění zařízení DOZ
PS 152	CDP Přerov, doplnění pracoviště provozních dispečerů

PS 153	Úpravy SZZ výhybny Hrušky
D.2	Železniční sdělovací zařízení
D.2.1	Základnové stanice GSM-R
PS 211	BTS 353 žst.Bohumín, doplnění
PS 212	BTS 343 žst.Sedlnice
PS 213	BTS 334 žst.Hranice na Moravě-město
PS 214	BTS 309 žst.Kunovice
PS 215	BTS 306 žst.Mor.Písek, doplnění
D.2.2	Kabelizace
PS 221	Kabelové úpravy v úseku Petrovice u K. - Ostrava
PS 222	Kabelové úpravy v úseku Ostrava - Přerov
PS 223	Kabelové úpravy v úseku Přerov - Břeclav
D.2.3	Přenosové zařízení pro ETCS
PS 231	Přenosové zařízení pro ETCS v úseku Petrovice u K. - Ostrava
PS 232	Přenosové zařízení pro ETCS v úseku Ostrava - Přerov
PS 233	Přenosové zařízení pro ETCS v úseku Přerov - Břeclav
D.2.4	Přenosové zařízení pro GSM-R
PS 241	Doplnění přenosového zařízení technologické sítě
D.2.5	Centrální a systémové části GSM-R
PS 251	Doplnění centrálních částí sítě GSM-R
D.2.6	Neproměnné návěsti GSM-R
PS 261	Úprava neproměnných návěstí pro GSM-R v úseku Petrovice u K. - Ostrava
PS 262	Úprava neproměnných návěstí pro GSM-R v úseku Ostrava - Přerov
PS 263	Úprava neproměnných návěstí pro GSM-R v úseku Přerov – Břeclav
E	Stavební část
E.2	Pozemní stavební objekty
SO 301	žst. Hranice město, stavební úpravy
SO 302	CDP Přerov, doplnění záložní klimatizace pro GSM-R
E.3	Trakční a energetická zařízení
E.3.6	Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
SO 311	CDP Přerov, úprava rozvodu NN

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

Cílem evropského systému ERTMS (systém pro řízení železniční dopravy), jehož součástí je ETCS, je zajištění jednotného systému pro řízení železniční dopravy v rámci celé Evropské Unie. V současné době jsou národní systémy odlišné a navzájem neslučitelné. Systém ERTMS/ETCS zajišťuje jednotné standardy, které jsou specifikované v příslušných závazných technických předpisech. K jejich postupnému zavádění do národních železničních sítí se ČR zavázalo na základě mezinárodních dohod a ujednání. Systém ETCS byl vyvinut jako jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení, které dokáže zajistit bezbariérový provoz systémů mezi odlišnými zabezpečovacími systémy jednotlivých národních železnic. Systém ETCS jako jediný zabezpečovací zařízení splňuje podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2008/57/ES.

Jedná se o stavbu zabezpečovacího systému, který bude tvořit nedílnou část infrastruktury v rámci celkové koncepce rozvoje systému ERTMS na železniční síti České republiky.

Stavba je realizovaná v souladu s Národním implementačním plánem ERTMS pro Českou republiku, schváleného poradou ministra dopravy 18.9.2007 ve znění následných aktualizací.

Budovaný systém ETCS L2 je nezbytným předpokladem pro:

- naplnění požadavků nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 pro hlavní síť
- zvýšení bezpečnosti železničního provozu
- optimalizaci podmínek pro řízení železničního provozu
- začlenění do systému evropských železnic a dosažení interoperability na transevropských konvenčních tratích
- dosažení podmínek interoperability na nákladních železničních koridorech dle Nařízení č. 913/2010/EU ze dne 22. září 2010 – RFC 9
- rozšiřování tranzitní dopravy a s tím související konkurenceschopností vůči dálkové silniční a letecké dopravě

b) údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Výstavba systému ETCS splňuje všechny podmínky interoperability třídy A pro evropský konvenční železniční systém podle Směrnice 2008/57/ES respektive podle TSI – technických specifikací interoperability pro subsystém CCS – řízení a zabezpečení.

Doplnění sítě GSM-R je navrženo podle mezinárodního standardu - technického předpisu EIRENE (standard Evropské integrované traťové rádiové sítě). Na základě tohoto standardu byl proveden výpočet návrhu doplnění sítě. Tomuto standardu musí odpovídat i zvolený systém vybraný na základě veřejné soutěže a zároveň musí být plně kompatibilní s již stávající a funkční GSM-R sítí provozovanou SŽDC.

c) zdůvodnění umístění stavby na základě zpracování dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele

Vybavení II.NŽK v úseku státní hranice Polsko/ČR – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav systémem ETCS vychází z mezinárodních závazků plynoucích z ustanovení evropských nákladních koridorů (RFC) a dále z Národního implementačního plánu ERTMS/ETCS pro Českou republiku.

Situování nových základnových stanic BTS sítě GSM-R vychází z výsledků výpočtů šíření a měření radiového signálu od stávajících základnových stanic a provedených místních šetření za účasti rozhodujících drážních složek (SŽDC – SSZ, OŘ, TÚDC, O14, ČD RSM a ČD-Telematika). Zápisy z jednotlivých místních šetření jsou součástí přípravné dokumentace – dokladová část. Při umístění jednotlivých BTS se dále vycházelo z následujících požadavků:

- přednostní umístění BTS na pozemcích SŽDC
- přednostní umístění v žel. stanici, zastávce, případně v jiném objektu železnic
- umístění v místě možného napojení na železniční optické kabely a přenosové systémy
- umístění v místě s možností snadného napojení na zdroj elektrické energie železnic

- možnost umístění technologie ve vnitřních prostorách určených pro železniční sdělovací techniku

A. 10 Členění přípravné dokumentace

Přípravná dokumentace je členěna dle směrnice generálního ředitele č. 11/2006 – přílohy č. 1, změny č. 1, dle části 3, s členěním na jednotlivé položky (včetně příloh):

A Průvodní zpráva

- A. 1 Úvodní údaje
- A. 2 Charakteristika území a stavebního pozemku
- A. 3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání
- A. 4 Orientační údaje stavby (nároky na energie, vodu, kapacitu komunikačních sítí, atd.)
- A. 5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby
- A. 6 Přehled výchozích podkladů
- A. 7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami
- A. 8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty
- A. 9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění
- A. 10 Členění přípravné dokumentace

B Souhrnná část

- B. 1 Souhrnná technická zpráva
 - B. 1.1 Popis stavby a její koncepce
 - B. 1.2 Stanovení podmínek pro přípravu výstavby
 - B. 1.2.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech
 - B. 1.2.2 Údaje o ochranných pásmech
 - B. 1.2.3 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů
 - B. 1.2.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL
 - B. 1.2.5 Územně technické podmínky
 - B. 1.2.6 Údaje o souvisejících stavbách
 - B. 1.2.7 Údaje o bilancích zemních prací
 - B. 1.2.8 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí
 - B. 1.2.9 Výjimky z předpisů a norem
 - B. 1.2.10 Požadavky na další přípravu stavby
- B. 2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie
- B. 3 Vliv stavby na životní prostředí
 - B. 3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí
 - B. 3.2 Zapracování podmínek z procesu EIA
 - B. 3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů
- B. 4 Odolnost a zabezpečení stavby
- B. 5 Odpadové hospodářství
- B. 6 Zásady zajištění požární ochrany stavby
- B. 7 Zajištění bezpečnosti provozu na stavby při jejím užívání
- B. 8 Návrh řešení pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- B. 9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí
- B. 10 Civilní ochrana
- B. 11 Graf dynamického průběhu rychlosti
- B. 12 Organizace výstavby
- B. 13 Přílohy souhrnné části

C Situace stavby

- C. 1 Přehledná situace oblasti stavby 1:50.000
 - C 1.1 Přehledná situace 1:50 000, úsek Petrovice u Karviné - Bohumín
 - C 1.2 Přehledná situace 1:50 000, úsek Bohumín – Studénka
 - C 1.3 Přehledná situace 1:50 000, úsek Studénka – Prosenice

- C 1.4 *Přehledná situace 1:50 000, úsek Prosenice - Otrokovice*
- C 1.5 *Přehledná situace 1:50 000, úsek Otrokovice - Břeclav*
- C. 2 *Přehledná situace oblasti stavby 1:10.000*
 - C 2.1 *Přehledná situace 1:10 000, BTS 353 žst.Bohumín*
 - C 2.2 *Přehledná situace 1:10 000, BTS 343 žst.Sedlnice*
 - C 2.3 *Přehledná situace 1:10 000, BTS 334 žst.Hranice na Moravě-město*
 - C 2.4 *Přehledná situace 1:10 000, BTS 309 žst.Kunovice*
 - C 2.5 *Přehledná situace 1:10 000, BTS 306 žst.Mor.Písek*

D Technologická část

- D.1 *Železniční zabezpečovací zařízení*
 - D.1.1 *Balízy*
 - D.1.2 *Úpravy SZZ a TZZ pro ETCS*
 - D.1.3 *Radioblokové centrály*
 - D.1.4 *Neproměnné návěsti ETCS*
 - D.1.5 *Úpravy souvisejícího zabezpečovacího zařízení*
- D.2 *Železniční sdělovací zařízení*
 - D.2.1 *Základnové stanice GSM-R*
 - D.2.2 *Kabelizace*
 - D.2.3 *Přenosové zařízení pro ETCS*
 - D.2.4 *Přenosové zařízení pro GSM-R*
 - D.2.5 *Centrální a systémové části GSM-R*
 - D.2.6 *Neproměnné návěsti GSM-R*

E Stavební část

- E.2 *Pozemní stavební objekty*
- E.3 *Trakční a energetická zařízení*
 - E.3.6 *Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů*

G Náklady a ekonomické hodnocení stavby

H Doklady

I Geodetická dokumentace

- I. 1 *Technická zpráva*
- I. 2 *Majetkoprávní část*
- I. 3 *Geodetické a mapové podklady*