
OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	1
2.	ROZSAH ŘEŠENÍ	3
3.	PODKLADY	3
4.	SOUVISEJÍCÍ SO A PS	4
5.	POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ	5
	5.1. Stávající stav	5
	5.2. Navrhovaný stav.....	7
6.	ORGANIZACE VÝSTAVBY	7
7.	VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	8
8.	VÝJIMKY	8
9.	GEODETICKÉ VYTYČENÍ	8
	9.1. Vytyčovací síť.....	8
10.	PŘÍLOHY	8

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Mladá Boleslav hl. n.	
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)	
Dílčí část – objekt (PS/SO):	SO 45-12-01 Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Mladá Boleslav hl.n., dočasné vnější nástupiště	
Charakteristika stavby:	Rekonstrukce výpravní budovy	
Katastrální území:	Čejetice u Mladé Boleslavi [696641], obec Mladá Boleslav [535419]	
Místo stavby:	Železniční stanice Mladá Boleslav hlavní nádraží	
Trať podle Prohlášení o dráze:	480 00	Skály odbočka – Turnov
	444 00	Mělník – Mladá Boleslav hl. n.
	484 00	Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.
	485 00	Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město
Traťový úsek TU:	0901	
Definiční úsek DU:	O1	
Kategorie dráhy:	celostátní	Skály odbočka – Turnov
	regionální	Mělník – Mladá Boleslav hl. n.
	celostátní	Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.
	celostátní	Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město
Kategorie trati dle TSI	P5/F3	Skály odbočka – Turnov
	P6/F4	Mělník – Mladá Boleslav hl. n.
	P5/F2	Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.
	P6/F2	Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město
Období realizace:	předpokládaný termín 02/2025 - 02/2027	

Údaje o stavebníkovi:

Objednatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234 DIČ: CZ70994234 Zapsána v obchodním rejstříku vedené Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384 Zástupce objednatele: Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín
-------------	--

Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:

Zhotovitel dokumentace:	AFRY CZ s.r.o. Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4 IČO: 45306605 DIČ: CZ45306605
-------------------------	--

Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, spisová
značka C 8073

Hlavní projektant stavby:

Ing. Zdeňka Radilová
tel. +420 775 892 944
e-mail: zdenka.radilova@afry.com

Odpovědný projektant
dílní částí (SO/PS):

Ing. Radovan Komínek
tel.+420 775 429 482
e-mail: radovan.kominek@afry.com

Ostatní zpracovatelé
dílní částí (SO/PS):

Ing. Ondřej Halfar
tel.: +420 704 609 861
e-mail: ondrej.halfar@afry.com

Údaje o nabyvateli PS/SO:

Vlastník/správce:

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234
DIČ: CZ70994234
Zapsána v obchodním rejstříku vedené Městským soudem v Praze,
spisová značka A 48384

2. ROZSAH ŘEŠENÍ

Dokumentace části D.2.1.2 řeší demolici stávajícího nástupiště a výstavbu dlouhodobě provizorního vnějšího nástupiště u koleje č. 4.

Ve stanici bude zřízeno dočasné vnější nástupiště u koleje č. 4 před výpravní budovou, které bude sneseno až následující stavbou.

Rozsahy prací na jednotlivých objektech vychází ze zadání dokumentace a dále byly projednány a upřesněny s objednatelem v rámci pracovních porad. Zápisy z profesních porad jsou obsaženy v dokladové části.

3. PODKLADY

Zpracování návrhu řešení této části vycházelo z následujících podkladů.

Smluvní podklady

- Záměr projektu „Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Mladá Boleslav hl. n., zpracovatel SAGASTA, s.r.o.

Rozhodující právní dokumenty a technické předpisy

- zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění
- vyhláška č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, v platném znění
- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, a jeho prováděcí vyhlášky včetně prováděcích vyhlášek a předpisů souvisejících
- vyhláška č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- vyhláška č. 173/95 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění
- zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění
- vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění
- vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic
- služební rukověti
- vzorové listy železničního spodku
- TKP staveb státních drah
- příslušné OTP
- směrnice GŘ SŽDC č. 30 – Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému
- směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních dráhách celostátních a regionálních
- Směrnice SŽDC č. 96 – Směrnice pro nakládání s odpady, v platném znění včetně příslušných dodatků

Ostatní dokumentace a podklady

- geodetické zaměření ŽST Mladá Boleslav hl. n.
- místní šetření a rekognoskace terénu
- fotodokumentace

- výrobní porady
- katalogy výrobců

Archivní dokumentace

- neobsazeno

Dokumentace souvisejících staveb

- Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav 1.stavba (10/2015 – 05/2017 – stavba ukončena)
- Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav 2.stavba (06/2018 – 05/2020 – zkušební provoz)
- Rekonstrukce traťového úseku Mladá Boleslav město (včetně) – Mladá Boleslav hl. n. (včetně) (06/2025 – 12/2028 – příprava)

Průzkumy

- Inženýrskogeologický, hydrogeologický a radonový průzkum pro akci „Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Mladá Boleslav hl. n.“ Mgr. Pňovský, Geodrilling s.r.o., 09/2021

Geodetické a mapové podklady

- geodetické zaměření stávajícího stavu, SŽG Praha
- katastrální mapa digitalizovaná
- ortofotomapa, WMS služba ČÚZK

4. SOUVISEJÍCÍ SO A PS**D.1.2.1 Místní kabelizace**

PS 45-02-11 Místní kabelizace

D.1.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 45-02-21 Rozhlasové zařízení

D.1.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací zařízení

PS 45-02-41 Elektrická požární a zabezpečovací zařízení

D.1.2.7 Informační systém pro cestující

PS 45-02-71 Informační systém pro cestující

D.1.2.9 Jiná sdělovací zařízení

PS 45-02-91 Kamerový systém

D.1.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu

PS 45-07-01 Přeložka přípojky NN

D.2.1.1 Kolejový svršek

SO 45-10-01 Geometrická úprava koleje č. 4

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty – inženýrské sítě a hydrotechnické objekty

SO 45-30-01 SLB připojení – CETIN

SO 45-30-02 Veřejné osvětlení

D.2.1.6 Potrubní vedení – voda, plyn, kanalizace

SO 45-31-01 Venkovní splašková kanalizace, dešťová kanalizace a likvidace dešťových vod

SO 45-32-01 Venkovní vodovod

D.2.1.8 Pozemní komunikace

SO 45-50-01 Pozemní komunikace a zpevněné plochy

SO 45-59-01 Dopravně inženýrská opatření

D.2.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

SO 45-71-01 Výpravní budova ŽST Mladá Boleslav hl. n.

D.2.2.4 Orientační systém

SO 45-77-01 Orientační systém

D.2.2.5 Demolice

SO 45-78-01 Demolice výpravní budovy ŽST Mladá Boleslav hl. n.

SO 45-78-02 Demolice objektu šaten

D.2.2.6 Drobná architektura a oplocení

SO 45-79-01 Mobiliář

D.2.4.1 Příprava území, kácení, úprava vodotečí, rekultivace, ostatní vegetační úprava

SO 45-92-01 Kácení

SO 45-95-01 Sadové úpravy

5. POPIS A ZDŮVODNĚNÍ ŘEŠENÍ

Hlavním cílem této stavby je realizace dlouhodobě provizorního vnějšího nástupiště před nově postavenou výpravní budovou a s tím spojenou úpravu GPK koleje č. 4.

Připravovaná stavba řeší rekonstrukci výpravní budovy v ŽST Mladá Boleslav hl. n. V této souvislosti bude vytvořeno nové dočasné vnější nástupiště s nástupní hranou 550 mm nad TK. Aby bylo možno takovýto typ nástupiště provést, je potřeba upravit směrově a výškově stávající kolej č. 4.

Součástí této stavby bude také výstavba přístupového chodníku.

Kolejové úpravy vyvolají dále sanace i několika úrovnových přechodů pro cestující. Bude provedena demontáž 4 existujících přechodů a následná montáž 3 nových přechodů pro cestující.

5.1. Stávající stav

Současný stav

Ve stávajícím stavu má stanice 8 jednostranných úrovnových nástupišť. Jednostranné úrovnové nástupiště č.1 je mezi kolejemi č. 2 a 4. Přístupné je pro cestující po úrovnových přechodech k tomu určených.

Nástupiště je celé v přímé a má délku 280 m. Samotná poloha nástupiště je od km 72,193 do km 72,473. Nástupní hrana je u koleje č. 2 ve výšce 300 mm nad TK ve vzdálenosti 1,65 m od osy koleje.

Samotná osová vzdálenost mezi kolejemi č. 2 a 4 je 4,84 m. Nástupišť šířky 1,5 m je konstruováno s pevnou nástupní hranou v celé své délce a povrch nástupišť je tvořen zákrytovou deskou SUDOP K 150.

Jednostranné úrovnňové nástupišť č.2 je mezi kolejemi č. 1 a 2. Přístupné je pro cestující po úrovnňových přechodech k tomu určených.

Nástupišť je celé v přímé a má délku 190 m. Samotná poloha nástupišť je od km 72,286 do km 72,476. Nástupní hrana je u koleje č. 1 ve výšce do 200 mm nad TK ve vzdálenosti 1,65 m od osy koleje. Samotná osová vzdálenost mezi kolejemi č. 1 a 2 je 4,75 m. Nástupišť šířky 1,45 m je konstruováno s pevnou nástupní hranou v celé své délce a povrch nástupišť je tvořen zákrytovou deskou SUDOP K 145. Převládající povrchovou úpravu však tvoří dř.

Jednostranné úrovnňové nástupišť č.3 je mezi kolejemi č. 1 a 3. Přístupné je pro cestující po úrovnňových přechodech k tomu určených.

Nástupišť je celé v přímé a má délku 190 m. Samotná poloha nástupišť je od km 72,286 do km 72,476. Nástupní hrana je u koleje č. 3 ve výšce do 200 mm nad TK ve vzdálenosti 1,45 m od osy koleje. Samotná osová vzdálenost mezi kolejemi č. 1 a 3 je 4,96 m. Nástupišť šířky 1,45 m je konstruováno s pevnou nástupní hranou v celé své délce a povrch nástupišť je tvořen zákrytovou deskou SUDOP K 145.

Jednostranné úrovnňové nástupišť č.4 je mezi kolejemi č. 3 a 5. Přístupné je pro cestující po úrovnňových přechodech k tomu určených.

Nástupišť je celé v přímé a má délku 100 m. Samotná poloha nástupišť je od km 72,344 do km 72,444. Nástupní hrana je u koleje č. 5 ve výšce do 200 mm nad TK ve vzdálenosti 1,65 m od osy koleje. Samotná osová vzdálenost mezi kolejemi č. 3 a 5 je 4,63 m. Nástupišť šířky 2,00 m je konstruováno s pevnou nástupní hranou v celé své délce a povrch nástupišť je tvořen kombinací zpevněných a nezpevněných ploch.

Jednostranné úrovnňové nástupišť č.5 je mezi kolejemi č. 5 a 7. Přístupné je pro cestující po úrovnňových přechodech k tomu určených.

Nástupišť je celé v přímé a má délku 100 m. Samotná poloha nástupišť je od km 72,313 do km 72,413. Nástupní hrana je u koleje č. 7 ve výšce do 200 mm nad TK ve vzdálenosti 1,65 m od osy koleje. Samotná osová vzdálenost mezi kolejemi č. 5 a 7 je 4,40 m. Nástupišť šířky 2,00 m je konstruováno s pevnou nástupní hranou v celé své délce a povrch nástupišť je tvořen kombinací zpevněných a nezpevněných ploch.

Jednostranné úrovnňové nástupišť č.6 je mezi kolejemi č. 7 a 9. Přístupné je pro cestující po úrovnňových přechodech k tomu určených.

Nástupišť je celé v přímé a má délku 100 m. Samotná poloha nástupišť je od km 72,340 do km 72,440. Nástupní hrana je u koleje č. 9 ve výšce do 200 mm nad TK ve vzdálenosti 1,65 m od osy koleje. Samotná osová vzdálenost mezi kolejemi č. 7 a 9 je 4,79 m. Nástupišť šířky 2,50 m je konstruováno jako sypané s povrchovou úpravou ze štěrkopísku.

Jednostranné úrovnňové nástupišť č.7 je mezi kolejemi č. 4 a 6. Přístupné je pro cestující po úrovnňových přechodech k tomu určených.

Nástupišť je celé v přímé a má délku 140 m. Samotná poloha nástupišť je od km 72,185 do km 72,325. Nástupní hrana je u koleje č. 4 ve výšce 300 mm nad TK ve vzdálenosti 1,65 m od osy koleje. Samotná osová vzdálenost mezi kolejemi č. 4 a 6 je 4,83 m. Nástupišť šířky 2,50 m je konstruováno s pevnou nástupní hranou. Převládající povrchovou úpravu tvoří dř.

Jednostranné úrovnňové nástupišť č.8 je mezi kolejemi č. 6 a 8. Přístupné je pro cestující po úrovnňových přechodech k tomu určených.

Nástupišť je celé v přímé a má délku 110 m. Samotná poloha nástupišť je od km 72,205 do km 72,315. Nástupní hrana je u koleje č. 6 ve výšce 300 mm nad TK ve vzdálenosti 1,65 m od osy koleje. Samotná osová vzdálenost mezi kolejemi č. 6 a 8 je 4,54 m. Nástupišť šířky 2,50 m je konstruováno jako sypané s povrchovou úpravou ze štěrkopísku.

Nástupišť jsou osvětleny samostatnými lampami sloužící rovněž k osvětlení kolejišť. Dále je zde staniční rozhlas.

Mobiliář tvoří několik laviček a odpadkových košů. Orientační systém zde není žádný.

Stav nástupišť je celkově nevyhovující, směrové a výškové polohy hran vykazuje značný rozptyl, povrch z konzolových desek a drti je nerovný, nástupišť není vybaveno prvky pro nevidomé a není bezbariérově přístupné s výškou hrany 550 mm nad TK. Není vybaveno odpovídajícím orientačním systémem a informačním systémem. Oproti potřebám současné osobní dopravy je nástupišť zbytečně moc a jsou nevyužívané. Přístup na nástupišť pouze úrovnňovými přechody vyústěnými před výpravní budovou a přilehlé zpevněné plochy neumožňuje přímý přestup hrana – hrana na okolní chodníkové plochy.

Celkový stav nástupišť ve stanici však není předmětem tohoto stavebního objektu.

5.2. Navrhovaný stav

5.2.1. Provizorní nástupiště

Nové provizorní vnější nástupiště u koleje č. 4 je situováno celé v přímé v km 72,394 250 – 72,440 250 a navrhuje se délky 46 m. Šířka nástupiště se navrhuje 4,0 m. Přístup na nástupiště je přímo z výpravní budovy a prostoru kolem výpravní budovy zpevněnými plochami.

Nástupištní hrana je vzdálena v celé své délce od osy koleje 1,67 m.

Nástupiště se navrhuje typu SUDOP podle vzorového listu železničního spodku Ž8.33. Povrch nástupiště bude tvořen konzolovou nástupištní deskou KTD - 230 a bude vyspádován sklonem 2 % do koleje. Na nástupištích budou zřízeny prvky pro bezpečný pohyb nevidomých dle vzorového listu železničního spodku Ž8.7 a dle výnosu ze dne 4. 5. 2015 č.j. 16456/2015-O13 v souladu s vyhláškou MD č. 177/1995 Sb., Rozhodnutím Komise evropských společenství C(2007)6033 ze dne 21. prosince 2007 a vyhlášky MMR č.398/2009 Sb. Pro bezpečný pohyb cestujících budou dále nástupiště a přístupy vybaveny zábradlím dle platné legislativy.

Nástupiště bude na svém východním konci u výhybky č. 21 ukončeno služebními schůdky a na západním konci bude šikmou rampou navazovat na chodník propojující nástupiště s novými parkovacími plochami vedle výpravní budovy a přednádražním prostorem.

Vlivem zrušení úrovněového přechodu přes koleje v místě nového provizorního nástupiště dojde také k doplnění a sjednocení pochozí plochy nástupiště mezi kolejemi č.2 a č.4. To znamená dojde k částečnému odtěžení šterkových vrstev současné pochozí plochy a demontáž zákrytových desek K – 150 do takové míry, aby mohla být provedena montáž úložných bloků U65 do podkladního betonu spolu s nástupištními tvárnicemi Tischer dle vzorového listu Ž8. Následně na tuto konstrukci budou uloženy nástupištní desky K – 150.

Zásypy nástupišť budou z propustného nenamrzavého materiálu. Vzhledem k nulovým odkopávkám z železničního spodku bude použit materiál nový.

Dlážděný kryt na dočasném vnějším nástupišti mimo konzolové nástupištní desky KS – 230 a přístupovém chodníku u výpravní budovy bude z důvodu možné strojní údržby v zimním období navržen v dimenzích pro občasný pojezd techniky. Dlážděný kryt bude tvořen z betonové dlažby 200x200 mm tl. 80 mm uložené do ložné vrstvy z drobného drceného kameniva fr. 2-5 mm, tl. 40 mm a podkladní vrstvě šterkodrti ŠDA fr. 0-32 mm tl. 200 mm.

5.2.2. Zpevněné plochy vedoucí k nástupišti

Nově zřízené zpevněné plochy budou sloužit pro přístup k provizornímu nástupišti a zároveň také k úrovněovým přechodům přes kolejiště ve stanici.

Plocha zpevněné plochy podél kolejí je 160,3 m² a plocha přístupového chodníku na nástupiště je 22 m². Materiál krytu bude betonová dlažba 200 x 200 mm, tl. 80 mm a to z důvodů pojezdu techniky v zimních měsících. Skladba podkladních vrstev bude stejná jako v případě plochy nástupiště. Dlažba bude uložena do ložné vrstvy z drobného kameniva fr. 2-5 mm, tl. 40 mm a podkladní vrstvy ze šterkodrti ŠDA fr. 0-32 mm tl. 200 mm. Zpevněná plocha bude lemována chodníkovým obrubníkem uloženým v betonovém loži tl. 100 mm. V místě výpravní budovy bude obrubník pouze ze strany kolejiště, který poté přejde v betonovou základovou zídku se zábradlím na šikmém přístupovém chodníku k nástupišti. Z druhé strany bude kryt lemován obvodovou zdí výpravní budovy ŽST Mladá Boleslav hlavní nádraží. Celá plocha přístupového chodníku bude z hlediska podélného vedení vodorovná, z důvodu návaznosti na zbylé zpevněné plochy, příčný sklon bude 2% směrem do koleje.

6. ORGANIZACE VÝSTAVBY

Celkové stavební postupy s časovými vazbami jsou detailně rozpracovány v části projektové dokumentace B - Organizace výstavby a Dopravní technologie. Tato část obsahuje komplexní pohled na prováděné práce, včetně výluk kolejí, omezování rychlosti v kolejích a předpokládané časové vazby.

Práce na nástupištích a přístupových komunikacích budou probíhat společně v postupech s realizací příslušných kolejí.

7. VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V objektu nástupiště se nepředpokládá vznik nebezpečných odpadů.

V rámci tohoto objektu vzniknou pouze odpady z odkopávek stávajícího nástupiště, betonová a kamenná suť, desky a dlažba.

Podrobnosti ohledně vlivu stavby na životní prostředí jsou řešeny v části B.6 - Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.

8. VÝJIMKY

Navržené řešení nevyžaduje výjimek.

9. GEODETICKÉ VYTYČENÍ

9.1. Vytyčovací síť

Pro vytyčení bude použit souřadnicový systém S – JTSK a výškový systém Bpv. Pro vytyčení bude použita platná a ověřená vytyčovací síť stavby.

Přesnost vytyčení bude dle ČSN 73 0420-1 a ČSN 73 0420-2, pokud projektant nestanoví požadovanou přesnost vytyčení vyšší.

10. PŘÍLOHY

- Neobsazeno