


Zpracování připomínek 06/2014

Upraveno dle zadání 06/2014

Č.změny	Text změny - odůvodnění	Datum	Podpis



**SUDOP
PRAHA a.s.**

Olšanská 1a
130 80 Praha 3
Česká republika
tel.: 224 22 71 68
fax: 224 23 03 16
faxmodem: 2670 943 64
E-mail: praha@sudop.cz

OBJEDNATEL	SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
STŘEDISKO	208 ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY		GENERÁLNÍ ŘEDITEL ING. TOMÁŠ SLAVÍČEK
VEDOUcí STŘEDISKA	ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY	ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	EXTERNÍ SUBDODAVATEL
ING. MARTIN RAIBR <i>Raibr</i>	ING. JAROSLAV PEROUTKA <i>PP</i>	ING. JAROSLAV PEROUTKA <i>PP</i>	
KRAJ STŘEDOČESKÝ	MÚ/OÚ/POVĚŘENÁ OBEC	ČELÁKOVICE	ÚČEL
Optimalizace trati Lysá nad Labem - Praha Vysočany, 2.stavba - I.část žst. Čelákovice PRŮVODNÍ ZPRÁVA			DŮR
			DATUM 12/2011
			ČÁST A.

Přípravná dokumentace stavby
" Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha
Vysočany, 2. stavba– I. část žst. Čelákovice "

Aktualizace dle zadání 06/2014

A. Průvodní zpráva

Praha, červen 2014

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA	3
A.1. ÚVODNÍ ÚDAJE	3
A.2. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU	4
a) Údaje o umístění stavby	4
b) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci	4
c) Údaje o souladu záměru (přípravné dokumentace) s územně plánovací dokumentací	4
d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	5
e) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	5
f) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území	5
g) Poloha vůči záplavovému území	8
h) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí	8
i) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy	8
j) Zajištění vody a energií po dobu výstavby	8
A.3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ	8
a) Účel užívání stavby	8
b) Trvání stavby	9
c) Charakter stavby	9
d) Etapizace výstavby	9
e) Údaje o dotčené železniční dráze	9
f) Projektované kapacity stavby	10
A.4. ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY	10
a) Základní údaje o kapacitě stavby	10
b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	11
c) Celková spotřeba vody	11
d) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod	11
e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě	11
f) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	11
A.5. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	11
A.6. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	12
A.7. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	13
A.8. ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY	13
A.9. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ	16
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)	16
b) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby	16
c) Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele	16
A.10. ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE	17

A. Průvodní zpráva

A.1. Úvodní údaje

Název stavby: **Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2.stavba– I. část žst. Čelákovice**

Stupeň dokumentace: **přípravná dokumentace**

Charakter stavby: **liniová stavba, rekonstrukce**

Odvětví: **železniční doprava**

Místo stavby: **Žst. Čelákovice**

Městský úřad: **Čelákovice, Brandýs nad Labem**

Obecní úřady: **Káraný, Lázně Toušeň, Zápy**

Kraj: **Středočeský kraj**

Objednatel: **Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00**

Zápis v OR: **MS v Praze, oddíl A, vložka 48384**

IČ: **70994234**

DIČ: **CZ 70994234**

Smluvní korespondence: **Správa železniční dopravní cesty, s.o.,
STAVEBNÍ SPRÁVA ZÁPAD
Sokolovská 1955/278, Praha 9, 190 00**

Zhotovitel: **SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3**

Zápis v OR: **MS v Praze, oddíl B, č.vložky 6088**

IČ: **25793349**

DIČ: **CZ 25793349**

Číslo smlouvy objednatele: **E618-S-962/2014**

Číslo smlouvy zhotovitele: **14 011 208**

ISPROFIN: **327 321 4901**

Termín odevzdání: **31. 7. 2014**

A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku

a) Údaje o umístění stavby

Stavba se nachází na trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany a na přípojných tratích Mochov – Čelákovice, Čelákovice – Neratovice.

Katastrální území:

Záluží u Čelákovic, Čelákovice, Káraný, Lázně Toušeň, Zápý, Brandýs nad Labem, Káraný

Obecní a městské úřady:

Čelákovice, Káraný, Lázně Toušeň, Zápý, Brandýs nad Labem

Kraj – vyšší územněsprávní celek:

Středočeský kraj

Obce s rozšířenou působností (pověřená pravomocemi okresů):

Čelákovice, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

Stavební úřady:

Městský úřad Čelákovice, nám 5.května 1, 25088 Čelákovice
Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Masarykovo nám. 1,
25 001 Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

b) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci

Pro dotčenou oblast stavby je rozhodující územně plánovací dokumentací ÚP vyššího celku, tj. **Zásad územního rozvoje Středočeského kraje**.

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

Na stavbu bylo dne 11.10.2012 vydáno Územní rozhodnutí č.j. MUC/10546/2012.

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

Vzhledem k tomu, že se navržená stavba primárně odehrává na stávajícím pozemku dráhy (mimo několik dočasně dotčených pozemků nezbytných pro realizaci stavby a trvalé zábory do 60 m² pro napojení komunikací pro pěší), 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.

d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Požadavky města Čelákovice, správců sítí a dalších orgánů jsou do dokumentace zapracovány. V době zpracování přípravné dokumentace nebyly projektantovi známy žádné další požadavky dotčených orgánů ve vztahu k navrženému řešení.

e) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Napojení na veřejnou dopravní infrastrukturu zůstává stávající, prostory pro cestující navazují na výpravní budovu, před níž jsou zastávky autobusů PID a parkoviště. Stavba uvolňuje plochy pro výhledové rozšíření parkoviště mimo tuto stavbu. Nové napojení na dopravní infrastrukturu pro pěší je zajištěno novým podchodem Kollárova – Mochovská, k němuž jsou přivedeny i přímé chodníky od nástupišť.

Napojení na technickou infrastrukturu je částečně stávající (vodovod, elektrické přípojky), částečně nové (napojení kanalizace do sítí ve vlastnictví Města Čelákovice).

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

Zájmové území leží cca v severní části Českého masívu. Jedná se o parovinu lokálně zvlněnou nevýraznými elevacemi a mělkými depresemi. Dnešní reliéf je výsledkem selektivní eroze a denudace. Z hlediska regionálního geomorfologického členění (CENIA – zdroj internet) patří zájmové území do:

Provincie – Česká vysočina

Subprovincie – Česká tabule

Oblast – Středočeská tabule

Celek – Středolabská tabule, Pražská plošina

Podcelek – Mělnická kotlina, Českobrodská tabule, Říčanská plošina

Nadmořská výška zájmového území se pohybuje v rozmezí kót cca 174 – 210 m n. m.

Geologie: Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí Českého masívu budovaného horninami z malé části severovýchodního křídla barrandienského spodního paleozoika pražské pánve, z větší části křídovými sedimenty české křídové pánve. Konkrétně se jedná o ordovické sedimentární horniny bohdaleckého, letenského, dobrotivského, zahořanského a libeňského souvrství. Jedná se o tmavě šedé až černé jílovité břidlice, místy prostoupené křemitými pískovci. Ordovické sedimenty se dále k severovýchodu noří pod sedimenty české křídové pánve. Tyto sedimenty jsou tvořeny převážně křemitými, jílovitými a glaukonitickými pískovci, v menší míře slínovci až jílovci s písčitou příměsí. Přestože průzkumné práce zastihly pět typů břidlic, v geotechnických profilech je pro tyto břidlice použit jeden typ označení (grafické značky a barvy), v pasportech k jednotlivým stavebním objektům jsou jednotlivé typy břidlic definovány, popsány a jsou jim přiřazeny geotechnické vlastnosti.

Kvartérní pokryv je v zájmovém území budován pestrým sledem eolických, deluviálních, fluviálních, deluviofluviálních a antropogenních sedimentů. Z výše uvedených jsou nejrozšířenější fluviální a eolickodeluviální sedimenty. Celková mocnost kvartérního pokryvu je proměnlivá v závislosti na morfologii terénu. Zatímco na elevacích je mocnost pokryvu menší (max. cca 1,0 m), v terénních depresích a v místech občasných či trvalých vodotečí dosahuje pokryv ověřené mocnosti až 9,30 m (vrt J45).

Navážky se o větších mocnostech vyskytují v náspech trati (popř. jiných dopravních staveb). Dále pak v železničních stanicích, v místech záhozů opěr, v zastavěném území, apod. Jejich materiál je převážně původem z místních materiálových zdrojů.

Deluviální sedimenty v místech zvlněného terénu. Jedná se o přemístěné zvětraliny matečných hornin. S ohledem na sedimentární horniny v podloží mají tyto zeminy nejčastěji charakter slabě písčitých hlín (F3/MS) s úlomky a kameny matečné horniny. Zeminy jsou zpravidla tuhé až pevné konzistence. nevelkých mocností (do 2 m)

Fluviální sedimenty se vyskytují podél místních vodotečí a jsou převážně zastoupeny nesoudržnými ulehlými náplavy písčité až štěrkovité frakce. Svrchní vrstvy často obsahují zapáchající organickou příměs. Mocnost jednotlivých vrstev je proměnlivá a zeminy nejsou jednotně horizontálně uloženy, ale často se vzájemně zastupují a plynule přecházejí jeden typ do druhého.

Eolické a eolickodeluviální sedimenty spočívají buďto přímo na horninovém podkladě (především na pískovcích svrchní křídly), anebo na starší pleistocénní sedimentaci deluviálního původu. Eolické sedimenty jsou reprezentovány v menší míře klasickými sprašemi (silně vápnité, jemně písčité žlutohnědé až světle šedé spraše s cicváry a vápnitými záteky – ty se objeví spíše na vyšších partiích místních plochých elevací), a především pak částečně přeplavenými sprašemi tj. sprašovými hlínami, které obsahují hojně i písčitou nebo dokonce i drobně štěrčkovitou příměs (zrna podložních hornin, drobné valounky křemene).

Hydrogeologie: Hydrogeologické podmínky zájmového území závisí na morfologii dané oblasti, vhodnosti horninového podloží k infiltraci a akumulaci podzemní vody, srážkovém režimu území, antropogenních vlivech a dalších faktorech prostředí.

Zájmové území spadá do tří hydrogeologických rajónů ID 4510 - Křída severně od Prahy, ID 4430 – Jizerská křída levobřežní, z malé části ID 6250 - Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy

ID 4510 - Křída severně od Prahy s napjatou hladinou, s celkovou mineralizací 0,3-1g /l, s nízkou transmisivitou ($< 1 \cdot 10^{-4}$ m²/s), chemický typ Ca-Mg-HCO₃-SO₄

ID 4430 – Jizerská křída levobřežní s volnou hladinou, s celkovou mineralizací 0,3-1g /l, s nízkou transmisivitou ($< 1 \cdot 10^{-4}$ m²/s), chemický typ Ca-Mg-HCO₃-SO₄

ID 6250 - Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy, s napjatou hladinou, s celkovou mineralizací 0,3-1g /l, s nízkou transmisivitou ($< 1 \cdot 10^{-4}$ m²/s), chemický typ Ca-Mg-HCO₃-SO₄

Rozhodujícím faktorem ovlivňujícím hydrogeologický režim a chemismus podzemních vod je charakter geologického prostředí, v němž se podzemní voda vyskytuje. Ve studovaném území lze vyčlenit následující hlavní hydrogeologické celky výskytu podzemní vody:

- komplex svrchnoordovických hornin
- svrchnokřídový sedimentární komplex
- kvartérní pokryvné útvary

Komplex svrchnoordovických hornin

V zájmovém území jsou svrchnoordovické horniny zastoupeny jen okrajově. Jedná se o vodní režim puklinový, horniny jsou pro vodu v nezvětralém stavu prakticky nepropustné. Podzemní voda může cirkulovat pouze podél nezajílovaných, otevřených puklin, případně v tektonicky podrcených pásmech. Vydutnost těchto horizontů je všeobecně nízká. V rozvětralých a rozpukaných partiích hornin s přibývajícím jemnozrnnou a úlomkovitou složkou se propustnost zvyšuje. V tomto případě se jedná o kombinovaný režim puklinověprůlinový.

Svrchnokřídový sedimentární komplex

Svrchnokřídový sedimentární komplex je z hydrogeologického hlediska jednoznačně nejvýznamnější jednotkou. Převážně psamitický vývoj místních křídových hornin umožňuje i průlinovou propustnost.

Cenomanský kolektor tak je možno charakterizovat průlinovou nebo průlinovo-puklinovou propustností. Celková mocnost křídových uloženin není příliš vysoká (střední hodnota je 10 – 15 metrů), ale i tak představují cenomanské pískovce nejvýznamnější souvislé zvodnění dané oblasti. Vzhledem k převážně velmi nízkému překrytí pískovců kvartérními uloženinami a vzhledem k plochému reliéfu území jsou podmínky pro infiltraci srážkových vod do pískovců dobré. Směr proudění podzemní vody v cenomanské zvodni lze generelně stanovit od JZ k SV

Kvartérní pokryvné útvary

Kvartérní uloženiny v zájmovém území mají z hydrogeologického hlediska minimální význam. V tomto směru jsou výjimkou náplavy recentních povrchových toků, zejména náplavy řeky Labe. Zvodnění holocénních náplavů lze hodnotit spíše jako vodu poříční než podzemní. Satureovány jsou polohy písčitých uloženin, lokální prolohy jílu jsou většinou jen slabě průlinově propustné. Zvodnění kvartérních náplavů je dotováno atmosferickými srážkami, místy může docházet ke skrytým přítokům podzemní vody ze svrchnokřídového kolektoru. Z tohoto důvodu je také chemismus vod v náplavech velmi podobný chemismu křídových vod.

Tektonika

Zájmová oblast v severovýchodním křídle pražské pánve má převažující směr vrstev JZ – SV s úklony vrstev k JV. Přesto lze předpokládat, že zejména u plastičtějších a měkčích členů vrstevního sledu může existovat i detailnější provrásnění s lokálními změnami sklonu vrstev. Zlomové struktury předpokládáme poměrně hojné, jedná se především o drobnější příčné zlomy s relativně nevelkými vertikálními a horizontálními posuny. Tektonické poškození křídových sedimentů je malé.

Stabilita území a vliv poddolování

V trase projektované modernizace, resp. optimalizace trati nejsou registrovány a ani v průběhu průzkumných prací nebyly zaznamenány žádné projevy nestability území. Rovněž žádné poddolované území není v trase trati registrováno.

Seismická aktivita

Ve smyslu ČSN 73 0036 nepatří zájmové území do seismických oblastí, není tedy potřeba uvažovat účinky zemětřesení.

KLIMATICKÉ POMĚRY

Z hlediska klimatické klasifikace dle Atlasu podnebí Česka (2007) leží zájmové území v okrsku A2 až B2 (teplé, suché, s mírnou zimou, s kratším slunečním svitem až mírně teplé, mírně suché, převážně s mírnou zimou)

Klimatické údaje jsou převzaty z Atlasu podnebí Česka (2007):

Průměrný počet mrazových dnů v roce 80-100
Průměrná roční teplota vzduchu 8-10 °C
Průměrný roční počet ledových dnů do 30
Průměrný roční počet dnů bez mrazu 260-280
Průměrný roční počet letních dnů 50-70
Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou 30-40
Průměrné maximum sněhové pokrývky 5-20 cm
Průměrné datum prvního sněžení 30.11.-10.12.
Průměrné datum posledního sněžení 10.3.-20.3.
Průměrný úhrn srážek 450-550 mm

g) Poloha vůči záplavovému území

Stavba dle povodňového informačního systému prochází povodími, která mohou být při přívalových deštích zdrojem bleskové povodně.

h) 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.

i) 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 II. a II. třídy, jakož i stávajících místních a účelových komunikací. Bližší informace jsou uvedeny v části dokumentace B.6.. Organizace výstavby.

j) Zajištění vody a energií po dobu výstavby

Uvedené problematice se věnuje část dokumentace B.6. Organizace výstavby.

A.3. Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Účel užívání stavby

Dnešní trať Vysočany – Lysá n. L. je dvoukolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakcí 3 kV, se zabezpečovacím zařízením 2. kategorie. Trati Čelákovice – Brandýs n. L. a Mochov – Čelákovice jsou jednokolejné neelektrizované.

Účelem této části č. I. stavby je optimalizace stanice Žst Čelákovice s uvedením do normového stavu s ohledem na zvýšené přepravní nároky v okolí Prahy.

Stavba zajistí základní parametry modernizovaných tratí, prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a třídu zatížení D 4. Bude vybudováno zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Ve stanici bude rekonstruován podchod mezi ulicemi Sedláčkova – Rooseveltova a podjezd v ulici U Podjezdu. Nově je navržen podchod mezi ulicemi Kollárova – Mochovská a mezi výpravní budovou a vstupem do firmy FV – Plast, a.s. Dále je navrženo nové ostrovní a vnější nástupiště.

Součástí této stavby je položení sdělovacích kabelů do stanice Brandýs n.L. a k vjezdovým návěstidlům v ostatních směrech. Jedná se o náhradu stávající kabeláže. Tyto kabely budou položeny na drážním pozemku podél stávajících kolejí. Na trati Čelákovice – Brandýs bude zřízeno zabezpečovací zařízení 3. kategorie.

b) Trvání stavby

Jde o trvalou stavbu.

c) Charakter stavby

Dle obsahu řešené stavby se jedná o rekonstrukci stávající stavby.

d) Etapizace výstavby

Stavba bude realizována ve více stavebních postupech bez dlouhodobého zastavení provozu dráhy. Uvedené problematice se věnuje část dokumentace B.6 Organizace výstavby.

e) Údaje o dotčené železniční dráze

železniční trať dle rozdělení v TPP:

524A Lysá nad Labem – Praha Vysočany

532C Čelákovice – Neratovice

532D Mochov – Čelákovice

železniční trať dle rozdělení v JŘ:

231 Lysá nad Labem – Praha Vysočany

074 Čelákovice – Neratovice

bez osobní dopravy Mochov – Čelákovice

Trať 524A je dvoukolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, ostatní neelektrizované jednokolejné

Rozsah stavby: (kolejové řešení)

začátek stavby: km 7,573 (před výh. 1 žst. Čelákovice)

konec stavby: km 9,075 (za stanicí směrem na Mstětice; v úseku od km 8,770 jde o provizorní napojení do doby realizace navazující stavby)

Celkový rozsah stavby: km 1,502 (délka rekonstrukce kolejového roštu)

Uvedený rozsah stavby přesahuje dálková kabelizace a zabezpečovací zařízení (trať Čelákovice – Brandýs nad Labem, k vj. n. od nz. Mochov a k předvěsti od žst. Lysá n. L.).

Katastrální území:

Záluží u Čelákovic, Čelákovice, Káraný, Lázně Toušeň, Zápy, Brandýs nad Labem, Káraný

f) Projektované kapacity stavby

Na základě řešení přípravné dokumentace uvádíme základní údaje:

Rozsah stavby - stavební délka:			1,502 km
	začátek stavby:	km	7,573
	konec stavby:	km	9,075

Rozsah stavby odbočující tratě (sdělovací kabel, zabezpečovací zařízení):

Čelákovice – směr Mochov	začátek stavby:	km	0,000
	konec stavby:	km	0,66
	stavební délka:		0,66 km

Čelákovice – Brandýs nad Labem

začátek stavby:	km	0,000
(Brandýs Zápiská	km	7,534 \equiv 0,0)
konec stavby:	km	0,830
stavební délka:		8,364 km

Prostorová průchodnost

UIC GC

Traťová třída zatížení

D4

A.4 Orientační údaje stavby

a) Základní údaje o kapacitě stavby

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

Nástupiště

- nová ostrovní nástupiště	1 ks - délka 200 m
- nová boční nástupiště	2 ks – délka 50m, 200m

Železniční svršek

zřízení koleje UIC 60	2667 m
zřízení koleje S 49	3064 m
zřízení výhybek UIC 60	13 ks
zřízení výhybek S 49	6 ks

železniční mosty, propustky

podchod pro cestující nový	2 ks
železniční most rekonstruovaný	2 ks
propustek rekonstruovaný	1 ks
propustek zrušený	1 ks
návěsní lávka	1 ks

pozemní objekty

novostavby pozemních objektů	3 ks (DAK, TS)
------------------------------	----------------

novostavby přístřešků	1 ks (ostrovní nástupiště)
zabezpečovací zařízení	
elektronické stavědlo	1 ks
silnoproudé zařízení	
transformovna 22/0,4 kV	1 ks
měníč pro napájení zab zař	1 ks

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

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

v žst Čelákovice je EOV vybaveno celkem 18 ks výhybek s celkovým příkonem $P_s = 0,13$ MW, odhad roční spotřeby je 95 MWh/rok

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 vod oproti stávajícímu provozovanému stavu.

Z nově vybudovaného trativodního systému bude do kanalizace Města Čelákovice odváděna voda v odtokovém množství pro návrhový 15minutový déšť 39+39 l/s přes dvě retenční nádrže, které sníží špičkové průtokové množství na 10+10 l/s, což je limit pro zaústění do uvedené kanalizace. Další 71+14 l/s bude odvedeno do vsakovacích jímek.

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 a přeložky dotčených veřejných 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

V zadávacích podkladech nejsou uvedeny reálné lhůty zahájení a realizace stavby. Dále uvedené lhůty vycházejí ze současného stavu projektové přípravy

stavby, optimálních časů pro její přípravu a dosavadních výsledků projednání technického řešení:

Výstavba je plánována do let 2016 – 2017, nejdříve po dokončení modernizace traťového úseku Běchovice – Úvaly, protože trať Kolín – Lysá nad Labem – Praha slouží jako objízdná trasa trati Kolín - Praha

- ukončení výběrového řízení na projekt stavby	31.12.2014
- zpracování projektu stavby do	30.9.2015
- vydání stavebního povolení	31.12.2015
- zahájení realizace stavby	1.6.2016
- ukončení stavby	do 31.12.2017

Pro zpracování projektové dokumentace je třeba doplnit geotechnický a stavebnětechnický průzkum zvláště některých mostních objektů.

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:

- Zadávací podmínky k veřejné soutěži na vypracování dokumentace
- Rozhodnutí a oznámení zadavatele o přidělení veřejné zakázky a návazně podepsané smlouvy o dílo
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006
- Směrnice generálního ředitele č. 16/2005, Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky
- Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, ČD s.o., DDC, OI č.j.892/1998-07 ze dne 18.5.1998
- Pokyn ředitele Odboru investičního SŽDC č. 05/2007, Redukovaný rozsah geodetických a mapových podkladů a Redukovaný obsah geodetické dokumentace
- Vydání předpokládaného vývoje inflace, SFDI

Doplnění podkladů zpracovatelem:

- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum, zpracovatel SUDOP PRAHA a.s.
- Mapové podklady v M 1:10 000 a M 1:50 000, SUDOP PRAHA a.s.
- Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí.
- Doplnění geodetického zaměření stávajícího stavu v průběhu zpracování PD, SUDOP PRAHA a.s.
- Získání podkladů o stávajících inženýrských sítích od jejich správců, SUDOP PRAHA a.s.
- Výsledky místních šetření a fotodokumentace, SUDOP PRAHA a.s.

A.7. *Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami*

Primárně se koordinace týká projektového řešení s dalšími, převážně připravovanými dopravními stavbami v uvedeném regionu.

- v přípravě je stavba „**II/245 Čelákovice, obchvat**“.
- v předstihu bude realizována stavba „**GSM-R uzel Praha (Beroun – Praha – Benešov)**“. Kabelové trasy a umístění stanice BTS jsou koordinovány s naší stavbou.
- po realizaci stavby bude provedena „**Revitalizace trati Čelákovice – Neratovice**“ součástí stavby je „**Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v úseku Čelákovice – Neratovice**“
- „**Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)**“ a „**Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)**“. Navazující stavby SŽDC ve smyslu schválené studie proveditelnosti, realizace se předpokládá po dokončení předmětné stavby. Průkaz navázání přeložky trati směr Mstětice je doložen ve výkresových přílohách.
- „**Instalace traťové části AVV - mimo železniční síť TEN-T**“ Stavba SŽDC, realizovaná v předstihu. Trámce MIB budou při rekonstrukci ŽST Čelákovice sejmuty a po stavbě vloženy zpět do nových poloh.

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 (není-li uvedeno jinak, je majetek SŽDC s. o.),

Provozní soubory

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 03-01-01.1 žst. Čelákovice, staniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 03-01-02 Čelákovice - Brandýs n.L., traťové zabezpečovací zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 00-02-01.1 Lysá nad Labem - Praha Vysočany, DOK a TK

PS 00-02-11.1 Lysá nad Labem - Praha Vysočany, přenosový systém

PS 03-02-01.1 ŽST Čelákovice, místní kabelizace

PS 03-02-02 ŽST Čelákovice, úpravy stávajících DK

PS 03-02-03.1 Čelákovice - Brandýs nad Labem, DOK a TK

PS 03-02-04.1 Čelákovice - Mochov, DOK a TK

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 03-02-11 ŽST Čelákovice, ITZ

PS 03-02-12 ŽST Čelákovice, EZS

PS 03-02-13 ŽST Čelákovice, ASHS

PS 03-02-14 ŽST Čelákovice, sdělovací zařízení

PS 03-02-14.1 ŽST Čelákovice, DDTS

PS 03-02-14.2 CDP Praha, úprava DDTS

D.2.3 Informační zařízení

- PS 03-02-21 ŽST Čelákovice, kamerový systém
- PS 03-02-22 ŽST Čelákovice, rozhlasové zařízení
- PS 03-02-23 ŽST Čelákovice, informační systém

D.2.4 Rádiové spojení

- PS 00-02-31.1 Lysá nad Labem - Praha Vysočany, TRS a MRTS
- PS 00-02-32.1 Lysá nad Labem - Praha Vysočany, GSM-R

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

- PS 00-06-01 ED Praha Křenovka, doplnění DŘT
- PS 03-06-02 ŽST Čelákovice, DŘT

D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic (měníren, trakčních transformoven)

- PS 03-04-16 NS Čelákovice, úprava rozvodny 3kV
- PS 03-04-17 NS Čelákovice, úprava vazeb napaječů

D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN

- PS 03-03-02 žst. Čelákovice, rozvodna nn
- PS 03-03-03 žst. Čelákovice, transformovna 22/0,4kV, technologie

D.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení

- PS 03-03-11 žst. Čelákovice, měnič pro napájení zabezpečovacího zařízení
- PS 03-03-12 žst. Čelákovice, rozvaděč zajištěné sítě

D.4 Ostatní technologická zařízení

D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory

- PS 03-05-01 žst. Čelákovice, osobní výtahy na nástupiště

Stavební objekty

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

- SO 03-10-01 žst. Čelákovice, železniční svršek
- SO 03-11-01 žst. Čelákovice, železniční spodek

E.1.2 Nástupiště

- SO 03-14-01 žst. Čelákovice, nástupiště

E.1.3 Přejezdy

- SO 03-13-01.1 žst. Čelákovice, železniční přejezd v km 0,212 trati Čelákovice - Brandýs n.L.

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

E.1.4.1 Mosty

- SO 03-20-01 žst. Čelákovice, železniční most v ev. km 7,723
- SO 03-20-02 žst. Čelákovice, železniční most - podchod pro cestující ve st. km 7,962
- SO 03-20-03 žst. Čelákovice, lávka pro pěší ve st. km 8,008
- SO 03-20-04 žst. Čelákovice, železniční most v ev. km 8,011
- SO 03-20-05 žst. Čelákovice, železniční most - podchod pro cestující ve st. km 8,300

E.1.4.2 Propustky

- SO 03-21-01 žst. Čelákovice, propustek v ev. km 8,237
- SO 03-21-02 žst. Čelákovice, propustek v ev. km 9,006 – zrušení

E.1.4.5 Návěsní lávky

SO 03-26-01 žst. Čelákovice, návěsní lávka ve st. km 7,947

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty (přeložky sítí mimodrážních správců)

E.1.5.2 silnoproudé

SO 03-74-01 Žst Čelákovice, úprava veřejného osvětlení města Čelákovice

- majitel město Čelákovice

SO 04-74-08.1 Čelákovice - Mstětice, úprava veřejného osvětlení města Čelákovice

- majitel město Čelákovice

E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

E.1.6.1 vodovody a kanalizace

SO 03-70-02 žst. Čelákovice, dešťová kanalizace

SO 03-70-03 žst. Čelákovice, vsakovací objekt v km 8,230

SO 03-70-04 žst. Čelákovice, dešťová kanalizace v km 7,730

SO 03-71-01 žst. Čelákovice, provozní budova, přípojka vodovodu

E.1.8. Pozemní komunikace

SO 03-32-01 žst. Čelákovice, přístupová cesta na ostrovní nástupiště

SO 03-32-02 žst. Čelákovice, přístupová cesta na boční nástupiště u výpravní budovy

SO 03-32-03 žst. Čelákovice, přístupová cesta k technologické budově

E.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 03-44-01 žst. Čelákovice, kabelovod

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.1 Budovy

SO 03-40-01 žst. Čelákovice, stavební úpravy ve VB - majitel ČD a. s.

SO 03-40-02 žst. Čelákovice, provozní budova

SO 03-40-03 žst. Čelákovice, DAK - stavební část

SO 03-40-05 žst. Čelákovice, transformovna 22/0,4kV - stavební část

E.2.2 Přístřešky

SO 03-41-01 žst. Čelákovice, zastřešení výstupů z podchodu v km 7,962

SO 03-41-02 žst. Čelákovice, přístřešky pro cestující, zastřešení výstupů z podchodu

SO 03-41-03 žst. Čelákovice, úprava přístřešku u VB (severovýchodní část) – majitel ČD a. s.

E.2.3 Drobná architektura, oplocení

SO 03-42-01 žst. Čelákovice, drobná architektura, oplocení

E.2.4 Orientační systém

SO 03-43-01 žst. Čelákovice, orientační systém

E.2.5 Demolice

D 03-45-01 žst. Čelákovice, demolice drážní

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 03-60-01.1 žst. Čelákovice, trakční vedení

SO 03-60-02 NS Čelákovice, napájecí vedení

SO 03-60-03 NS Čelákovice, zpětné vedení

E.3.4 Ohřev výměn

SO 03-64-01.1 Žst. Čelákovice, EOV

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 03-62-01 Žst. Čelákovice, rozvod nn a osvětlení

SO 03-62-02.1 Žst. Čelákovice, DOUO

SO 03-62-03.1 NS Čelákovice, DOÚO, světelná návěst č.50

SO 03-62-06 Žst. Čelákovice, přípojka vn 22kV

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 03-61-01 žst. Čelákovice, ukolejnění kovových konstrukcí

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 03-65-02 žst. Čelákovice, transformovna 22/0,4kV, vnější uzemnění

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)

Účelem stavby je optimalizace trati s uvedením do normového stavu s ohledem na zvýšené přepravní nároky. Stavba je první ze souboru staveb optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany podle studie proveditelnosti, schválené MD ČR a SŽDC na podkladě kladných výsledků ekonomické efektivity, především díky zvýšení přepravních výkonů v osobní dopravě, zkrácení cestovních dob a snížení nákladů na provoz dráhy.

Dalším důvodem je zajištění bezpečnosti osob nastupujících do vlakových souprav. Ve stávajícím stavu dochází k pohybu osob v kolejišti, což bude stavbou vyloučeno.

- b) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Rozhodující změnou, která přináší vyšší kvalitativní úroveň do provozu a zabezpečení modernizované stávající trati, je řešení nového zabezpečovacího zařízení a návrh mimoúrovňových bezbariérových nástupišť.

Obdobně bude výrazně zvýšena traťová rychlost, snížena hluková zátěž z průjezdu vlaku, zvýšena kapacita dráhy, zvýšena traťová třída zatížení na D4.

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

Stavba naplňuje výše uvedenou studii proveditelnosti optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany. Je v souladu se ZÚR Středočeského kraje a s ÚP Města Čelákovice.

Důvody nezbytnosti rekonstrukce žst. Čelákovice jsou:

- nedostatečná kapacita dráhy pro narůstající počet přepravených cestujících, čemuž odpovídá i narůstající počet vlaků. Zvyšování počtu vlaků přitom naráží na provozní omezení, kdy ve stanici s úrovněnými nástupišti je přístup k vlakům ve směru do Lysé nad Labem přes koleje opačného směru;
- provozní omezení vyplývající z úrovněného přístupu na nástupiště jsou důvodem pro přenášení zpoždění mezi vlaky opačných směrů, neboť zastavující Os vlak do Lysé musí před stanicí čekat na průjezd nebo odjezd vlaku ve směru do Prahy. Podle rozboru plnění GVD v sledovaném období října 2013 došlo z tohoto důvodu denně ke zpoždění vlaků o 21,1 minut za 24 hodin;
- zvýšení bezpečnosti pro cestující s cílem vyloučit vstup cestujících do kolejiště a zároveň umožnit jejich přístup v co nejkratších trasách ze zástavby, aby nedocházelo k nelegálnímu vstupu do kolejiště. V letech 2003 až 2012 došlo v žst. Čelákovice k usmrcení tří cestujících;
- zvýšení bezpečnosti provozu dráhy díky modernizaci zabezpečovacího zařízení na třetí kategorii a díky osazení přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezd v ev. km 0,212. V letech 2003 až 2012 došlo v žst. Čelákovice k jedné vidlicové jízdě osobního vlaku vlivem podhození výměny a k jednomu střetu na přejezdu,
- zvýšení traťové rychlosti z 80 až 90 km/h na 100 až 120 km/h v hlavních kolejích,
- úspora pracovních sil obsluhy dráhy. Současné zabezpečovací zařízení je náročné na četnost obsluhy, kromě výpravčího jsou ve stanici trvale i dva signalisti na stavědlech;
- náhrada staveb a zařízení, které jsou již na hranici fyzické nebo morální životnosti, což se týká železničního svršku, spodku, mostních objektů, zabezpečovacího zařízení i trakčního vedení.

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

B. Souhrnná část

1. Souhrnná technická zpráva
 - 1.1 Předkategorizace železničního svršku
2. Dopravní a provozní technologie
3. Vliv stavby na životní prostředí - externí
4. Odolnost a zabezpečení stavby
 - 4.1 Požární ochrana
 - 4.2 Korozní průzkum a antikorozní ochrana
5. Graf rychlosti

6. Organizace výstavby
7. Energetické výpočty

C. Situace stavby

1. Přehledná situace
2. Koordinační situace

D. Technologická část

1. Zabezpečovací zařízení
2. Sdělovací zařízení a DŘT
3. Silnoproudá technologie a
4. Ostatní technologická zařízení

E. Stavební část

1. Inženýrské objekty
 - 1.1 *Železniční svršek a spodek*
 - 1.2 *Nástupišť*
 - 1.3 *Železniční přejezdy*
 - 1.4 *Mosty, propustky a zdi*
 - 1.5 *Ostatní inženýrské objekty*
 - 1.6 *Potrubní vedení*
 - 1.8 *Pozemní komunikace*
 - 1.9 *Kabelovody, kolektory*
2. Pozemní objekty
 - 2.1 *Pozemní objekty budov*
 - 2.2 *Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích*
 - 2.3 *Drobná architektura, oplocení*
 - 2.4 *Orientační systém*
 - 2.5 *Demolice*
3. Trakční a energetická zařízení
 - 3.1 *Trakční vedení*
 - 3.4 *Ohřev výměn*
 - 3.6 *Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů*
 - 3.7 *Ukolejnění kovových konstrukcí*
 - 3.8 *Vnější uzemnění*

H. Doklady

1. Záznamy z výrobních porad
2. Správci inženýrských sítí
3. Projednání s orgány státní správy a organizacemi
4. Projednání s vlastníky pozemků
5. Připomínky

I. Geodetická dokumentace

J. Geotechnický průzkum

Zpracoval: 27.6.2014

Ing. Jaroslav Peroutka