



ČISTOPIS STUDIE PROVEDITELNOSTI


Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:


Investor, objednatel:		kontaktní adresa:		
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážďená 1003/7 110 00 Praha 1		Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9		

AF-CITYPLAN s.r.o. Magistrů 1275/13 140 00 Praha 4 tel.: +420 277 005 500 cityplan@afconsult.com	Sdružení "MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec", člen sdružení:  AF-CityPlan
--	--

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 1786/2 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	Sdružení "MP + AF-CITYPLAN – Praha–Mladá Boleslav–Liberec", vedoucí sdružení:  METROPROJEKT	Souprava číslo:
--	--	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. David PÖSCHL tel.: +420 296 154 139		Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec
Stupeň:	Studie proveditelnosti	

Zpracovatelský útvar: stř. S60 – dopravních staveb tel.: +420 296 154 247	Název části díla: TEXTOVÁ ČÁST	A
Vedoucí útvaru: Ing. Petr ZOBAL	Podpis: 	

Odpovědný projektant: Ing. David Pöschl	Podpis: 	Technické řešení, vliv na ŽP, územní průchodnost						Změna: –
Vypracoval: kolektiv	Podpis:							Číslo příl.: 003
Skart. znak: V20/2040	Datum: 09/2019	IČD:	16	6959	10	01	00	00
Počet formátů: 149xA4	Měřítko: –							

Obsah:

1. VARIANTA BEZ PROJEKTU	4
1.1 Obecný rozsah prováděných prací.....	5
1.1.1 Odbočka Skály – Praha-Satalice (mimo); 12,424 – 13,686	5
1.1.2 Praha-Satalice – Praha-Čakovice (mimo); 13,686 – 18,553	7
1.1.3 Praha-Čakovice – Měšice u Prahy (mimo); 18,553 – 26,207	9
1.1.4 Měšice u Prahy – Neratovice (mimo); 26,207 – 33,935	10
1.1.5 Neratovice – Všetaty (mimo); 33,935 – 38,815	12
1.1.6 Všetaty (mimo) – Byšice (mimo); 38,815 – 42,678	14
1.1.7 Byšice – Kropáčova Vrutice (mimo); 42,678 – 50,632	15
1.1.8 Kropáčova Vrutice – Chotětov (mimo); 50,632 – 60,338	17
1.1.9 Chotětov – Mladá Boleslav hl. n. (mimo); 60,338 – 71,862	19
1.1.10 Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav-Debř (mimo); 71,862 – 77,440	20
1.1.11 Mladá Boleslav hl. n. (mimo) – Mladá Boleslav město; 14,687 – 19,950	22
1.1.12 Mladá Boleslav-Debř – Bakov nad Jizerou (mimo); 77,440 – 81,613	24
1.1.13 Bakov nad Jizerou – Mnichovo Hradiště (mimo); 81,613 – 88,676	25
1.1.14 Mnichovo Hradiště – Loukov u Mnichova Hradiště (mimo); 88,676 – 96,128	27
1.1.15 Loukov u Mnichova Hradiště – Příšovice (mimo); 96,128 – 99,037	29
1.1.16 Příšovice – Turnov (mimo); 99,037 – 124,528	30
1.1.17 Turnov – Sychrov (mimo); 124,528 – 131,787	32
1.1.18 Sychrov – Hodkovice nad Mohelkou (mimo); 131,787 – 137,063	34
1.1.19 Hodkovice nad Mohelkou – Rychnov u Jablonce nad Nisou (mimo); 137,063 – 143,270	35
1.1.20 Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jeřmanice (mimo); 143,270 - 149,380	37
1.1.21 Jeřmanice – Liberec (mimo); 149,380 – 159,203	39
1.1.22 Nymburk hl. n. – Veleliby – Čachovice (mimo); 0,562 – 11,370	40
1.1.23 Čachovice – Luštěnice-Újezd (mimo); 11,370 – 16,533	42
1.1.24 Luštěnice-Újezd – Dobrovice (mimo); 16,533 – 21,006	44
1.1.25 Dobrovice – Mladá Boleslav hl. n. (mimo); 21,006 - 29,372	45
1.1.26 Lysá nad Labem (mimo) – Milovice	47
1.1.27 Úpravy zabezpečovacího a sdělovacího zařízení na vedlejších dotčených tratích	49
1.2 Časový rámec	49
2. PROJEKTOVÉ VARIANTY	50
2.1 Návrhové parametry	50
2.1.1 Směrnice SŽDC č. 30	50
2.1.2 TSI infrastruktura	50
2.1.3 Dohoda AGTC	52
2.2 Návrh technického řešení – základní popis	52
2.2.1 Úsek Výh. Skály – Všetaty	52
2.2.2 Úsek Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město / Odb. Dalovice	53
2.2.3 Úsek Lysá nad Labem – Čachovice – Mladá Boleslav město	53
2.2.4 Úsek Nymburk hl. n. / Nymburk město – Čachovice	55
2.2.5 Úsek Mladá Boleslav město – Turnov	55
2.2.6 Úsek Loukov u M. H. / Turnov – Liberec	56

2.3 Technické řešení vybraných profesí	58
2.3.1 Železniční svršek a spodek	58
2.3.2 Mosty a propustky	59
2.3.3 Tunely	60
2.3.4 Zabezpečovací zařízení	61
2.3.5 Sdělovací zařízení	62
2.3.6 Pozemní komunikace	63
2.3.7 Trakční vedení	68
2.3.8 Napájecí a spínací stanice	71
2.3.9 Napájení netrakčních odběrů	75
2.3.10 Dálková řídicí technika	75
3. TECHNICKÝ PRŮKAZ ZASTÁVKY MLADÁ BOLESLAV VÝCHOD	76
3.1 Zastávka v prostoru záhlaví	76
3.2 Zastávka v prostoru zhlaví	77
3.3 Zastávka v prostoru staničních kolejí	78
4. ZHODNOCENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	80
4.1 Dotčené prvky životního prostředí	82
4.1.1 Úsek Výh. Skály – Všetaty	83
4.1.2 Úsek Všetaty – Mladá Boleslav hl. n.	85
4.1.3 Úsek Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město	88
4.1.4 Úsek Lysá nad Labem – Čachovice	90
4.1.5 Úsek Čachovice – Nymburk	92
4.1.6 Úsek Čachovice – Mladá Boleslav hl. n.	93
4.1.7 Úsek Odb. Bezděčín – Mladá Boleslav město	96
4.1.8 Úsek Odb. Krásná Louka – Odb. Dalovice	98
4.1.9 Úsek Mladá Boleslav hl. n. – Turnov	99
4.1.10 Úsek Loukov u M. H. – Odb. Čtveřín	103
4.1.11 Úsek Turnov – Hodkovice nad Mohelkou	104
4.1.12 Úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec (varianta C1)	105
4.1.13 Úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec (varianta C2el)	107
4.1.14 Shrnutí střetů jednotlivých variant a jejich pořadí	109
4.1.15 Mapové výstupy	113
4.1.16 Doporučení pro další stupně dokumentace	114
4.1.17 Vztah k procesu EIA	115
4.1.18 SEA	115
4.1.19 EIA	115
5. ZHODNOCENÍ VLIVU KLIMATICKÝCH ZMĚN NA ŘEŠENÝ PROJEKT	117
5.1 Základní typy opatření	117
5.1.1 Mitigační	117
5.1.2 Adaptační	117
5.1.3 Klimatické charakteristiky předmětného území	119
5.1.4 Vývoj klimatu pro budoucí období	121
5.1.5 Scénář změny klimatu pro období 2010–2039	121

5.1.6 Scénář změny klimatu pro období 2040–2069 a 2070–2099.....	123
5.1.7 Shrnutí hlavních meteorologických jevů a jejich předpokládaného vývoje	124
5.1.8 Citlivost navržených variant na relevantní meteorologické jevy	125
6. ZHODNOCENÍ ÚZEMNÍ PRŮCHODNOSTI.....	127
6.1 POPIS ÚSEKŮ A HODNOCENÍ ÚZEMNÍCH STŘETŮ.....	128
6.1.1 Výh. Skály (Satalice) – Všetaty	129
6.1.2 Všetaty – Mladá Boleslav hlavní nádraží.....	130
6.1.3 Mladá Boleslav hlavní nádraží – Mladá Boleslav město	131
6.1.4 Lysá nad Labem – Čachovice	131
6.1.5 Čachovice – Nymburk	132
6.1.6 Čachovice – Mladá Boleslav hlavní nádraží	133
6.1.7 Odbočka Bezděčín – Mladá Boleslav město	133
6.1.8 Odbočka Krásná Louka – odbočka Dalovice	134
6.1.9 Mladá Boleslav hl. n. – Turnov	134
6.1.10 Turnov – Hodkovice nad Mohelkou	136
6.1.11 Hodkovice nad Mohelkou – Liberec, varianta C1	136
6.1.12 Hodkovice nad Mohelkou – Liberec, varianta C2el.....	137
6.1.13 Loukov u M. H. – odbočka Čtveřín	137
6.2 NESOULAD SE ZÚR.....	138
6.3 NESOULAD S ÚP	138
6.4 SHRUTÍ.....	140
6.4.1 Shrnutí střetů jednotlivých úseků	140
6.4.2 Shrnutí střetů jednotlivých variant a jejich pořadí	147

1. VARIANTA BEZ PROJEKTU

Varianta bez projektu obecně předpokládá ponechání výchozího technického stavu jednotlivých prvků infrastruktury řešeného úseku a jejich udržování v provozuschopné kvalitě (za konstantního zatížení/využívání) po dobu hodnocení projektu (2025 až 2054). Řeší zejména nutné opravy stávajících drážních zařízení a objektů pro zajištění provozu v požadované kvalitě a rozsahu a zajištění bezpečného užívání a pohybu osob.

Součástí výchozího stavu (uvažován je rok začátku prací na SP, tj. rok 2016) pro projektové varianty a variantu bez projektu je realizace zejména následujících projektů týkající se železniční infrastruktury:

- Optimalizace trati Praha-Vysočany – Lysá nad Labem
- Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín
- Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba
- Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba
- Výstavba zastávky Neratovice sídliště
- Optimalizace trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň
- Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice
- Rekonstrukce žst. Liberec (předpokládaný projekt zahrnující přípravu na zdvoukolejnění úseku Turnov – Liberec)

Mezi další projekty, které jsou součástí výchozího stavu, patří:

- Rekonstrukce ŽST Malá Skála
- Rekonstrukce SZZ Loukov u Mnichova Hradiště
- Doplnění GSM-R v úseku Lysá nad Labem – Milovice
- Výstavba PZS v km 92,486 a rekonstrukce PZS v km 91,356 a 93,735 trati Praha – Turnov
- Výstavba PZS v km 15,850 (P4635) v trati Mladá Boleslav hl.n. – Mladá Boleslav město
- Výstavba DOK v traťovém úseku Bakov nad Jizerou – Turnov
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl.n.
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Turnov
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Liberec
- Vybudování výtahu v žst. Mladá Boleslav město, včetně demontáže plošiny
- Sanace svahu v km 144,278–145,080 trati Jaroměř – Liberec
- Rekonstrukce mostu v km 15,288 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka (obsahuje i souběžný most trati Praha – Turnov, ul. Koněvova)
- Sanace svahu náspu v km 133,950 - 133,984 v úseku Sychrov – Hodkovice nad Mohelkou
- Zvýšení stability skalních masivů na tratích Chotětov – Mladá Boleslav a Mladá Boleslav – Mladá Boleslav město
- TZZ 3. kategorie Byšice – Kropáčova Vrutice – Chotětov (vč. návěstních bodů)

Rozsah varianty bez projektu je totožný s rozsahem navrhovaných investičních prací a neuvádí úseky, které nejsou projektem dotčeny.

Dotčenými tratěmi jsou:

- Číslo trati dle prohlášení o dráze 480 00 **Odb. Skály – Turnov**, celková stavební délka tratě je 91,990 km, traťové zatížení C2 (20 t / 6,4 t), max. rychlost 100 km/h

- Číslo trati dle prohlášení o dráze 500 00 **Jaroměř – Liberec**, stavbou dotčený úsek **Turnov – Liberec**, stavební délka dotčeného úseku 34,626 km, traťové zatížení C3 (20 t / 7,2 t), max. rychlost 100 km/h
- Číslo trati dle prohlášení o dráze 445 00 **Lysá nad Labem – Milovice**, celková stavební délka tratě je 5,928 km, traťové zatížení C4 (20 t / 8 t), max. rychlost 70 km/h
- Číslo trati dle prohlášení o dráze 484 00 **Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.**, celková stavební délka tratě je 30,029 km, traťové zatížení C3 (20 t / 7,2 t), max. rychlost 100 km/h
- Číslo trati dle prohlášení o dráze 485 00 **Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město**, celková stavební délka tratě je 4,919 km, traťové zatížení C3 (20 t / 7,2 t), max. rychlost 60 km/h
- Číslo trati dle prohlášení o dráze 486 00 **Mladá Boleslav město – Stará Paka**, stavbou dotčený úsek **Mladá Boleslav město – přejezd P4638 (mimo)**, stavební délka dotčeného úseku je 0,950 km, traťové zatížení C3 (20 t / 7,2 t), max. rychlost 60 km/h

Vedlejšími dotčenými tratěmi s návazností na úpravu na hlavních dotčených tratích:

- Číslo trati dle prohlášení o dráze 482 00 **Kralupy nad Vltavou – Neratovice**, stavbou dotčený úsek **Neratovice – Úžice**, stavební délka dotčeného úseku je 10,530 km, traťové zatížení C4 (20 t / 8 t), max. rychlost 60 km/h
- Číslo trati dle prohlášení o dráze 483 00 **Čelákovice – Neratovice**, stavbou dotčený úsek **Neratovice – Brandýs nad Labem**, stavební délka dotčeného úseku je 14,810 km, traťové zatížení C3 (20 t / 7,2 t), max. rychlost 60 km/h
- Číslo trati dle prohlášení o dráze 492 00 **Jičín – Nymburk město**, stavbou dotčený úsek **Veleliby – Křinec**, stavební délka dotčeného úseku je 11,450 km, traťové zatížení C3 (20 t / 7,2 t), max. rychlost 70 km/h
- Číslo trati dle prohlášení o dráze 488 00 **Bakov nad Jizerou – Zálučí odbočka – Dolní Bousov**, stavbou dotčený úsek **Zálučí odbočka – Dolní Bousov**, stavební délka dotčeného úseku je 14,544 km, traťové zatížení B2 (18 t / 6,4 t), max. rychlost 60 km/h
- Číslo trati dle prohlášení o dráze 491 00 **Hradec Králové hl. n. – Turnov**, stavbou dotčený úsek **Turnov – Rovensko pod Troskami**, stavební délka dotčeného úseku je 12,000 km, traťové zatížení C3 (20 t / 7,2 t), max. rychlost 80 km/h

1.1 Obecný rozsah prováděných prací

1.1.1 Odbočka Skály – Praha-Satalice (mimo); 12,424 – 13,686

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány

k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

Všechna sypaná nástupiště budou přebudována na nástupiště s pevnou nástupní hranou 550mm nad TK.

Rekonstrukce bude probíhat v letech dle tabulky Opravné práce.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 2 mostní objekty v km 12,44 a v km 12,412.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

V prověřovaném úseku se nenacházejí přejezdové konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou poklady nového sdělovacího kabelu. V dopravných je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybních. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.2 Praha-Satalice – Praha-Čakovice (mimo); 13,686 – 18,553

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupiště hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

Všechna sypaná nástupiště budou přebudována na nástupiště s pevnou nástupní hranou 550mm nad TK

Rekonstrukce bude probíhat v letech dle tabulky Opravné práce.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 6 propustků a žádný mostní objekt.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 6 přejezdových konstrukcí.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou poklady nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.3 Praha-Čakovice – Měšice u Prahy (mimo); 18,553 – 26,207

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 15 propustků a 2 mostní objekty.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 5 přejezdových konstrukcí.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo s hláskou, hradlem nebo automatickým hradlem.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybních. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.4 Měšice u Prahy – Neratovice (mimo); 26,207 – 33,935

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 13 propustků a 1 mostní objekt.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 6 přejezdových konstrukcí.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo s hláskou, hradlem nebo automatickým hradlem.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravných je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.5 Neratovice – Všetaty (mimo); 33,935 – 38,815

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místech mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 4 propustky a 3 mostní objekty.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely v úseku v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 4 stávající přejezdové konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. Ze žst. Neratovice bude také rekonstruován telefonní kabel včetně koncových zařízení ve směru žst. Neratovice – žst. Kralupy nad Vltavou do první obsazené dopravní a ve směru žst. Neratovice – žst. Čelákovice do první obsazené dopravní. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.6 Všetaty (mimo) – Byšice (mimo); 38,815 – 42,678

Železniční stanice Všetaty je součástí souběžného projektu, který bude realizovaný před posuzovanou stavbou. Z těchto důvodů není žst. Všetaty zohledňována v ekonomickém hodnocení nulové varianty

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákresných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

Rekonstrukce žst. Všetaty je předmětem souběžného projektu a není tak jako celek uvažována v ekonomickém hodnocení varianty bez projektu.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 2 propustky a žádný mostní objekt.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžkové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní

komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 3 stávající přejezdové konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je releový poloautoblok s kontrolou volnosti tratě. Vzhledem k technologickému stáří „releových poloautobloků“ bude provedena náhrada za zabezpečovací zařízení 3 kategorie.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V železniční stanici Všetaty bude trakční vedení rekonstruováno jako součást souběžného projektu. V posuzování ekonomického hodnocení varianty bez projektu se toto neprojeví.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybních. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.7 Byšice – Kropáčova Vrutice (mimo); 42,678 – 50,632

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl

uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 14 propustků a 3 mostní objekty.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 8 stávajících přejezdových konstrukcí.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je telefonické dorozumívání, v rámci prací bude vyměněn telefonní kabel a koncová zařízení.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybních. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.8 Kropáčova Vrutice – Chotětov (mimo); 50,632 – 60,338

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn šterk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště,

kteřá nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 17 propustků a 2 mostní objekty.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 7 stávajících přejezdových konstrukcí.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je telefonické dorozumívání, v rámci prací bude vyměněn telefonní kabel a koncová zařízení.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.9 Chotětov – Mladá Boleslav hl. n. (mimo); 60,338 – 71,862

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 23 propustků a 7 mostních objektů.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní

komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 4 stávající přejezdové konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo s hláskou, hradlem nebo automatickým hradlem.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.10 Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav-Debř (mimo); 71,862 – 77,440

Železniční stanice Mladá Boleslav hl.n. je součástí souběžného projektu, který bude realizovaný před posuzovanou stavbou. Z těchto důvodů není žst. Mladá Boleslav hl.n. zohledňována v ekonomickém hodnocení nulové varianty

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl

uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

Rekonstrukce žst. Mladá Boleslav hl. n. je předmětem souběžného projektu, což je zohledněno v časovém plánu obnovy a oprav jednotlivých prvků infrastruktury.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 15 propustků a 4 mostní objekty.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 4 stávající přejezdové konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo s hláskou, hradlem nebo automatickým hradlem.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybních. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.11 Mladá Boleslav hl. n. (mimo) – Mladá Boleslav město; 14,687 – 19,950

Železniční stanice Mladá Boleslav hl.n. je součástí souběžného projektu, který bude realizovaný před posuzovanou stavbou. Z těchto důvodů není žst. Mladá Boleslav hl.n. zohledňována v ekonomickém hodnocení nulové varianty

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržných materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 5 propustků a 2 mostní objekty.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 4 stávající přejezdové konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo s hláskou, hradlem nebo automatickým hradlem.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou poklady nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.12 Mladá Boleslav-Debř – Bakov nad Jizerou (mimo); 77,440 – 81,613

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 8 propustků a 5 mostních objektů.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 1 stávající přejezdová konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo s hláskou, hradlem nebo automatickým hradlem.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybních. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.13 Bakov nad Jizerou – Mnichovo Hradiště (mimo); 81,613 – 88,676

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl

uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 11 propustků a 4 mostní objekty.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 6 stávajících přejezdových konstrukcí.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“.

V úseku Bakov nad Jizerou – Odb. Zálučí je stávající traťové zabezpečovací zařízení telefonické dorozumívání, v rámci prací bude vyměněn telefonní kabel a koncová zařízení.

Dále je stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku releový poloautoblok bez kontroly volnosti tratě. Vzhledem k technologickému stáří „releových poloautobloků“ bude provedena náhrada za zabezpečovací zařízení 3 kategorie.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanic, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.14 Mnichovo Hradiště – Loukov u Mnichova Hradiště (mimo); 88,676 – 96,128

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 8 propustků a 1 mostní objekt.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 10 stávajících přejezdových konstrukcí.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je releový poloautoblok bez kontroly volnosti tratě. Vzhledem k technologickému stáří „releových poloautobloků“ bude provedena náhrada za zabezpečovací zařízení 3 kategorie.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou poklady nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoprůdné technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.15 Loukov u Mnichova Hradiště – Příšovice (mimo); 96,128 – 99,037

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 5 propustků a 3 mostní objekty.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 2 stávající přejezdové konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.16 Příšovice – Turnov (mimo); 99,037 – 124,528

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl

uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 4 propustky a 3 mostní objekty.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 3 stávající přejezdové konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je releový poloautoblok bez kontroly volnosti tratě. Vzhledem k technologickému stáří „releových poloautobloků“ bude provedena náhrada za zabezpečovací zařízení 3 kategorie.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.17 Turnov – Sychrov (mimo); 124,528 – 131,787

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopravních, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn šterk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště,

kteřá nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 7 propustků a 5 mostních objektů.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunel v tomto úseku km 131,140 – km 131,780 a bude rekonstruován na základě obdržených údajů.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 7 stávajících přejezdových konstrukcí.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo s hláskou, hradlem nebo automatickým hradlem.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

Ze žst. Turnov bude také rekonstruován telefonní kabel včetně koncových zařízení ve směru žst. Turnov – žst. Libuň do první obsazené dopravní a ve směru žst. Turnov – žst. Malá Skála do první obsazené dopravní.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoprůdové technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.18 Sychrov – Hodkovice nad Mohelkou (mimo); 131,787 – 137,063

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopravních, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 7 propustků a 12 mostních objektů.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunel v daném úseku v km 133,265 – km 133,342 bude rekonstruován na základě obdržených údajů.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 2 stávající přejezdové konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je releový poloautoblok bez kontroly volnosti tratě. Vzhledem k technologickému stáří „releových poloautobloků“ bude provedena náhrada za zabezpečovací zařízení 3 kategorie.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.19 Hodkovice nad Mohelkou – Rychnov u Jablonce nad Nisou (mimo); 137,063 – 143,270

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákresných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 6 propustků a 11 mostních objektů.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 1 stávající přejezdová konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je releový poloautoblok bez kontroly volnosti tratě. Vzhledem k technologickému stáří „releových poloautobloků“ bude provedena náhrada za zabezpečovací zařízení 3 kategorie.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanic, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.20 Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jeřmanice (mimo); 143,270 - 149,380

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržení materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 6 propustků a 10 mostních objektů.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 2 stávající přejezdové konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoprůdové technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.21 Jeřmanice – Liberec (mimo); 149,380 – 159,203

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 20 propustků a 7 mostních objektů.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 8 stávajících přejezdových konstrukcí.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo s hláskou, hradlem nebo automatickým hradlem.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.22 Nymburk hl. n. – Veleliby – Čachovice (mimo); 0,562 – 11,370

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl

uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

Předmětem souběžného projektu je výstavba výhybny Straky.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 11 propustků a 2 mostní objekty.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 5 stávajících přejezdových konstrukcí.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybních. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.23 Čachovice – Luštěnice-Újezd (mimo); 11,370 – 16,533

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn šterk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

Rekonstrukce žst. Čachovice je předmětem souběžného projektu, což je zohledněno v časovém plánu obnovy a oprav jednotlivých prvků infrastruktury.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržení materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 1 propustek a 5 mostních objektů.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 6 stávajících přejezdových konstrukcí.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou poklady nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoprůdové technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.24 Luštěnice-Újezd – Dobrovice (mimo); 16,533 – 21,006

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

Rekonstrukce žst. Luštěnice-Újezd je předmětem souběžného projektu, což je zohledněno v časovém plánu obnovy a oprav jednotlivých prvků infrastruktury.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 7 propustků a 2 mostní objekty.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.
Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 4 stávající přejezdové konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.25 Dobrovice – Mladá Boleslav hl. n. (mimo); 21,006 - 29,372

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)

- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákresných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

Rekonstrukce žst. Dobruška je předmětem souběžného projektu, což je zohledněno v časovém plánu obnovy a oprav jednotlivých prvků infrastruktury.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 21 propustků a 3 mostní objekty.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

V daném úseku se nachází 4 stávající přejezdové konstrukce.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanic, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku není vedena žádná trakce.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v dále uvedených letech. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.26 Lysá nad Labem (mimo) – Milovice

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Traťové a staniční koleje budou opravovány dle daných úseků se sestavami železničního svršku:

- Hlavní dopravní (ostatní dopravní): Kolejnice 49 E1, bezpodkladnicové upevnění W14, pražce B91 S/2 (B 03)
- Manipulační: Kolejnice S49 – výzisk, žebrové podkladnice, upevnění K, pražce SB 8P – výzisk

Pro odhad nákladů pro železniční svršek a spodek bylo provedeno dělení na obvod železničních stanic a dopraven, mezistaničních úseků a samostatných zastávek. Stav železničního svršku byl uvažován dle ekonomické životnosti (30 let). Délky stávajících nástupišť byly zjištěny z nákrešných přehledů a plánů jednotlivých žst.

Výhybkové konstrukce při opravách budou použity v hlavních dopravních kolejích druhé generace na betonových pražcích, pro každou výhybku bude zohledněn rok jejího vložení do koleje. Výhybkové konstrukce v manipulačních kolejích nejsou vzhledem k nízkému zatížení uvažovány k významným opravám nad rámec běžné údržby. U postradatelného zařízení se počítá s jeho demontáží.

V rámci opravných prací bude vyměněn ev. souvisle pročištěn štěrk kolejového lože, budou sanovány konstrukční vrstvy pražcového podloží, pročištěny příkopy, sanace zářezových svahů a případně provedeny další práce související s udržení drážního tělesa v normových parametrech.

Sanace konstrukčních vrstev pražcového podloží se předpokládá v celém rozsahu kolejiště jednotlivých železničních stanic a zastávek, v místě mostních objektů a železničních přejezdů, dále pak v místech poruch určených jednotlivými správci traťových úseků.

NÁSTUPIŠTĚ

V zastávkách a stanicích v místech výměny kolejového roštu a úpravách spodku je předpokládána úprava nástupištní hrany, práce se předpokládají v časech obnovy kolejí. Nástupiště, která nebude možné rekonstruovat ze stávajícího materiálu, budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

U ostatních nástupišť v místech, kde nebude uvažována výměna kolejového roštu, budou pouze vyměněny poškozené prvky nástupišť.

MOSTY, PROPUSTKY, ZDI, TUNELY

Pro konstrukce mostů a propustků budou stanoveny jednotlivé roky, ve kterých budou dotčené objekty vzhledem ke svému stavu rekonstruovány nebo opravovány. Celková rekonstrukce nebo oprava objektů bude určena na základě stavebního stavu (1, 2, 3) dle obdržených materiálů mostních objektů a propustků.

V prověřovaném úseku se nachází celkem 8 propustků a 4 mostní objekty.

Opěrné a zárubní zdi budou rekonstruovány dle jejich stavu.

Tunely se v daném úseku nenacházejí.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu. V dopravních je uvažováno zřízení nové místní kabelizace a výměna sdělovacích zařízení za zařízení umožňující dálkové ovládání.

SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

Kapitola obsahuje zejména opravy prováděné na trakčním vedení a souvisejících technologiích. Dále opravné práce na osvětlení stanice, opravy elektroinstalací v dopravních budovách, případně opravy na venkovním vedení provozovaných správcem.

Trakční vedení

V daném úseku je vedena stejnosměrná trakční soustava 3 kV.

Ostatní silnoproudé technologie

Rekonstrukce rozvodů nn včetně rozvaděče a EOv v jednotlivých železničních stanicích a výhybnách. Bude rekonstruováno osvětlení stanic a nástupišť zastávek, postupně bude vyměněna technologická výzbroj pro DŘT (datová technika pro ústřední ovládání, kamerový systém)

POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Pozemní objekty (výpravní budovy, stavědla, čekárny a jiné) v majetku správce projdou významnou opravou v uvedených letech dle tabulky. Objekty související se staničním zabezpečovacím zařízením (např. stavědla) budou opravovány s ohledem na budoucí opuštění těchto objektů (pouze v nezbytně nutném rozsahu).

1.1.27 Úpravy zabezpečovacího a sdělovacího zařízení na vedlejších dotčených tratích

Vzhledem k předpokládaným reinvesticím souborů PZZ, TZZ a SZZ v rámci varianty bez projektu byla zohledněna i nutnost reinvestic pro dané části PZZ, TZZ a SZZ na dotčených vedlejších tratích.

PŘEJEZDOVÉ KONSTRUKCE

Celkové rekonstrukce přejezdových konstrukcí jsou uvažovány v čase obnovy koleje. Přejezdové konstrukce jsou uvažovány celopryžové nebo betonové, dle určení křížení s pozemní komunikací. V desetiletých cyklech bude docházet k částečným opravám jednotlivých přejezdových konstrukcí.

STANIČNÍ A TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V jednotlivých úsecích bude provedena náhrada stávajícího zabezpečovacího zařízení „za dobou své životnosti“. Stávající traťové zabezpečovací zařízení v daném úseku je automatické hradlo bez oddílových návěstidel.

Ve stanicích bude dle potřeby provedena výměna stožárových návěstidel včetně předvěstí, kabelizace, výměna přestavníků výměn.

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

U stávajících PZS budou v závislosti na stáří a bezpečnosti vyměněny výstražníky, závorová břevna a technologická výzbroj.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V mezistaničních úsecích proběhnou pokládky nového sdělovacího kabelu.

1.2 Časový rámec

Varianta bez projektu je sledována od roku 2025 po dobu hodnotícího období investice 30 let, tedy do konce roku 2054. Na základě informací o stávajícím stavu jednotlivých prvků infrastruktury resp. jejich kvalitě byl sestaven předpokládaný plán činností, které zabezpečí provozuschopnost infrastruktury v požadované kvalitě a stávajícím rozsahu po dobu hodnotícího období.

Dle stavu jednotlivých prvků infrastruktury a konzultací se správcí byl sestaven modelový plán činností pro posuzované období. Tento plán nezachycuje opravné práce vzniklé nahodile nebo vyšší mocí (poškození vlivem povodní, požáru, mimořádnými událostmi apod.).

Dle výše uvedeného předpokládaného scénáře zajištění provozuschopnosti stávající infrastruktury byla odborným odhadem stanovena cena nezbytných prací a materiálu pro zajištění provozuschopnosti v letech 2025-2054.

2. PROJEKTOVÉ VARIANTY

2.1 Návrhové parametry

Řešené úseky stávajících tratí, vyjma stanic Lysá nad Labem a Všetaty, nejsou zařazeny do systému TEN-T. Kromě úseku Lysá nad Labem – Milovice jsou všechny řešené úseky součástí kategorie celostátních drah a jako na takové se na ně vztahuje *Směrnice SŽDC č. 30 „Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“*.

V souladu se zákonem o drahách č. 266/1994 Sb. jsou řešené úseky stávajících tratí, vyjma úseku Lysá nad Labem – Milovice, součástí evropského železničního systému a jako na takové se na ně vztahují požadavky *Technické specifikace interoperability subsystému infrastruktura* přijaté nařízením Komise EU/1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014.

Úsek tratě Skály – Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. – Liberec je součástí systému tratí AGTC stanovených „Evropskou dohodou o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech“ pod pořadovým číslem C65.

2.1.1 Směrnice SŽDC č. 30

- Zavedení vyšší traťové rychlosti na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možné zvýšenou rychlost efektivně využít.
- Dosažení požadované traťové třídy zatížení.
- Zavedení prostorové průchodnosti podle průjezdného průřezu Z-GC.
- Zajištění požadované kapacity dráhy při současném stanovení optimalizovaného rozsahu železniční infrastruktury.
- Vybavení železničních stanic a zastávek mimoúrovňovými a bezbariérovými nástupišti.
- Dosažení potřebné užitečné délky dopravních kolejí v železničních stanicích v závislosti na dopravně technologickém posouzení.
- Zlepšení stavu úrovnových křížení tratí s pozemními komunikacemi.
- Instalace nového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie s cílem dálkového ovládání ucelených traťových úseků.

2.1.2 TSI infrastruktura

Pro úsek Skály – Turnov byl přidělen dopravní kód P5/F3, který určuje následující výkonnostní parametry.

Pro osobní dopravu:

- Vztažný obrys vozidla UIC GA
- Hmotnost na nápravu 20 t
- Traťová rychlost 80–120 km/h
- Využitelná délka nástupišť 50–200 m

Pro nákladní dopravu:

- Vztažný obrys vozidla UIC GA
- Hmotnost na nápravu 20 t
- Traťová rychlost 60–100 km/h
- Délka vlaku 500–1050 m

Pro úsek Turnov – Liberec byl přidělen dopravní kód P5/F4, který určuje následující výkonnostní parametry.

Pro osobní dopravu:

- Vztažný obrys vozidla UIC GA
- Hmotnost na nápravu 20 t
- Traťová rychlost 80–120 km/h
- Využitelná délka nástupišť 50–200 m

Pro nákladní dopravu:

- Vztažný obrys vozidla UIC G1
- Hmotnost na nápravu 18 t
- Traťová rychlost bez určení
- Délka vlaku bez určení

Pro úsek Nymburk – Mladá Boleslav hl. n. byl přidělen dopravní kód P5/F2, který určuje následující výkonnostní parametry.

Pro osobní dopravu:

- Vztažný obrys vozidla UIC GA
- Hmotnost na nápravu 20 t
- Traťová rychlost 80–120 km/h
- Využitelná délka nástupišť 50–200 m

Pro nákladní dopravu:

- Vztažný obrys vozidla UIC GB
- Hmotnost na nápravu 22,5 t
- Traťová rychlost 100–120 km/h
- Délka vlaku 600–1050 m

Pro úsek Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město byl přidělen dopravní kód P6/F2, který určuje následující výkonnostní parametry.

Pro osobní dopravu:

- Vztažný obrys vozidla UIC G1
- Hmotnost na nápravu 12 t
- Traťová rychlost bez určení
- Využitelná délka nástupiště bez určení

Pro nákladní dopravu:

- Vztažný obrys vozidla UIC GB
- Hmotnost na nápravu 22,5 t
- Traťová rychlost 100–120 km/h
- Délka vlaku 600–1050 m

2.1.3 Dohoda AGTC

Dohoda AGTC stanovuje následující technické parametry.

- Počet traťových kolejí není pro existující tratě stanoven, nové tratě se stanovují jako dvoukolejné.
- Ložná míra vagónů UIC B (cílový stav existujících tratí), UIC C1 (nové tratě).
- Minimální traťová rychlost 100 km/h (současná hodnota existujících tratí), 120 km/h (cílová hodnota existujících tratí a nové tratě).
- Hmotnost na nápravu 20–22,5 t.
- Maximální podélný sklon je stanoven pouze pro nové tratě v hodnotě 12,5 ‰.
- Minimální užitečná délka staničních kolejí 600 m (současná hodnota existujících tratí), 750 m (cílová hodnota existujících tratí a nové tratě).

2.2 Návrh technického řešení – základní popis

2.2.1 Úsek Výh. Skály – Všetaty

Úsek Výh. Skály – Všetaty je řešen shodně pro všechny projektové varianty.

V celém úseku je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku s případnou úpravou drážního tělesa v místě přeložek trati nebo zdvoukolejnění, popř. z důvodu zvýšení traťové rychlosti a z toho vyplývajících úprav geometrické polohy koleje, dále z důvodu prodloužení staničních kolejí a rekonfigurace kolejí železničních stanic, ale také z důvodu současného technického stavu železničního svršku a spodku. Je navržena elektrizace celého úseku.

Trať je zdvoukolejněna v úseku výh. Skály – Neratovice, dvoukolejný úsek má délku 22,3 km. Poloha přidávané koleje je volena s ohledem na možnosti zastavěného území a konfiguraci terénu. Úsek Neratovice – Všetaty zůstává v jednokolejném uspořádání.

Návrhová traťová rychlost je 120 km/h. V oblasti Satalic, Kbel a Neratovic je rychlost z důvodu nepříznivých směrových poměrů snížena.

Trať je vedena převážně ve stávající stopě. Výjimku tvoří lokální napřímení trati (popř. zvětšení poloměru směrových oblouků) v úseku km 23,8 – km 24,7, délky 0,9 km, a v úseku km 28,8 – km 29,9, délky 1,1 km. V úseku km 14,2 – km 16,1, délky 1,9 km, dochází k zahloubení trati ve stávající trase z důvodu kolize s ochranným pásmem letiště Praha-Kbely. V zahloubeném úseku je navržen tunel Kbely délky 0,250 km. Podélný sklon dosahuje hodnoty až 20 ‰. V mezistaničním úseku Neratovice – Všetaty je navržen nový železniční most přes řeku Labe, který je umístěn jižně od stávajícího mostu tak, aby při výstavbě nedošlo k dlouhodobému přerušení železniční dopravy. V případě nového mostu je uvažováno se zvýšením nivelety oproti stávajícímu stavu. V prostoru stávající konstrukce, která bude snesena, je výhledově uvažováno s umístěním paralelního mostu pro druhou traťovou kolej.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – výh. Skály; žst. Praha-Satalice; žst. Praha-Čakovice; žst. Měšice u Prahy předměstí; žst. Neratovice, a zastávky – Praha-Kbely, Mladoboleslavská; Praha-Kbely, Jilemnická; Praha-Čakovice, Havraňák; Praha-Třeboradice; Hovorčovice; Měšice u Prahy; Zlonín; Kojetice u Prahy; Neratovice sídliště; Tišice. Ve všech železničních stanicích je navržena plná peronizace. Délka nástupních hran ve stanicích i zastávkách bude 200 m. Žst. Měšice u Prahy předměstí je navržena bez nástupišť, obsluhovou funkci převezme nová zastávka Měšice u Prahy. Železniční stanice Všetaty je součástí souvisejícího projektu, který bude realizovaný před posuzovanou stavbou.

Trať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 740 m. K předjetí takto dlouhých vlaků je uzpůsobena žst. Měšice u Prahy předměstí. V žst. Neratovice (ve směru Kralupy nad Vltavou) jsou navrženy předjízdny koleje pro vlaky délky 600 m. V ostatních stanicích (a v žst. Neratovice směr Praha) jsou navrženy předjízdny koleje délky 400-600 m.

Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P5/F1. S výjimkou podélného sklonu a traťové rychlosti (v lokálních případech) jsou splněny požadované parametry dle dohody AGTC.

2.2.2 Úsek Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město / Odb. Dalovice

Úsek Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. (mimo) je řešen shodně pro všechny projektové varianty, s výjimkou varianty Deko, která tento úsek ponechává ve stavu BP. Úsek Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město (resp. odb. Krásná louka) je řešen shodně pro všechny projektové varianty. Úsek Mladá Boleslav hl. n. – odb. Dalovice (mimo) je řešen ve variantách C1 a C2el, ve variantách Ceko a Deko je ponechán ve stavu BP.

V celém úseku je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku s případnou úpravou drážního tělesa v místě přeložek trati, popř. z důvodu zvýšení traťové rychlosti a z toho vyplývajících úprav geometrické polohy koleje, dále z důvodu prodloužení staničních kolejí a rekonfigurace kolejíšť železničních stanic, ale také z důvodu současného technického stavu železničního svršku a spodku. Je navržena elektrizace celého úseku, s výjimkou úseku Mladá Boleslav hl. n. – odb. Dalovice ve variantách C1, Ceko a Deko.

Návrhová traťová rychlost je 120 km/h. V oblasti Byšic, v údolí řeky Jizery a v prostoru města Mladá Boleslav je rychlost z důvodu nepříznivých směrových poměrů snížena.

Trať je jednokolejná a je vedena převážně ve stávající stopě. Významnější přeložka trati je navržena v úseku km 48,7 – km 50,4, délky 1,7 km, jejíž součástí jsou dva nové mosty přes silnici 3. třídy, resp. její přeložky. Podélný sklon na přeložce nepřesahuje hodnotu 8 ‰. Dále jsou navržena lokální napřímění trati (popř. zvětšení poloměru směrových oblouků) v úseku km 43,3 – km 44,3, délky 1,0 km, v úseku km 45,1 – km 45,8, délky 0,7 km, v úseku km 51,3 – km 51,9, délky 0,6 km, a v úseku km 59,0 – km 59,4, délky 0,4 km. V úseku Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město je díky změně uspořádání žst. Mladá Boleslav hl. n. odstraněn stávající mimoúrovňový přesmyk tratí, které jsou nově vedeny v souběhu až do km 73,9. V údolí řeky Jizery, v prostoru Krásné louky je zvětšením poloměru směrového oblouku trať přeložena do nové polohy, zároveň je navrženo přizvednutí nivelety, čímž dojde k odstranění úrovňového křížení s ulicí Ptácká (trať vedena na estakádě). Podélný sklon v tomto úseku dosahuje hodnoty až 20 ‰.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – žst. Byšice; žst. Kropáčova Vrutice; žst. Chotětov; výh. Stránov; žst. Mladá Boleslav hl. n., a zastávky – Kojovice; Košátky; Zdětín u Chotětova; Krnsko. V železničních stanicích Byšice, Kropáčova Vrutice a Chotětov je navrženo uspořádání s poloostrovním nástupištěm přístupným přes zabezpečený centrální přechod. V žst. Mladá Boleslav hl. n. navržena plná peronizace. Délka nástupních hran ve stanicích i zastávkách bude 200 m.

Trať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 740 m. K předjetí a křížování takto dlouhých vlaků jsou uzpůsobeny žst. Byšice a Chotětov.

Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P5/F1. S výjimkou traťové rychlosti (v lokálních případech) jsou splněny požadované parametry dle dohody AGTC.

2.2.3 Úsek Lysá nad Labem – Čachovice – Mladá Boleslav město

Úsek Lysá nad Labem – Čachovice – Mladá Boleslav město je řešen shodně pro všechny projektové varianty.

Součástí úseku jsou novostavby trati Lysá nad Labem – Čachovice (Všejská spojka) a Bezděčín – Mladá Boleslav město (Bezděčinská spojka). V ostatních úsecích je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku s případnou úpravou drážního tělesa v místě přeložek trati nebo zdvoukolejnění, popř. z důvodu zvýšení traťové rychlosti a z toho vyplývajících úprav geometrické polohy koleje, dále z důvodu přidání nebo prodloužení staničních kolejí a rekonfigurace kolejíšť železničních stanic, ale také z důvodu současného technického stavu železničního svršku a spodku. Trať je v celém úseku dvoukolejná a je navržena elektrizace celého úseku. Poloha přidávané koleje, v případě zdvoukolejnění stávajících tratí, je volena s ohledem na možnosti zastavěného území a konfiguraci terénu.

Návrhová traťová rychlost je 200 km/h v úseku Lysá nad Labem – Čachovice a 160 km/h v úseku Čachovice – Mladá Boleslav město. Na výjezdech trati z uzlů Lysá nad Labem a Mladá Boleslav je rychlost snížena.

V úseku Lysá nad Labem – Čachovice je navržena novostavba trati tzv. Všejská spojka, délky 13,5 km. Z žst. Lysá nad Labem je trať vedena severním směrem do nové žst. Milovice, která je umístěna v prostoru stávající žst. pouze v jiné výškové úrovni. Trasa dále pokračuje přes místní část Boží Dar severně od letiště Milovice, kde vznikne nová žst. Milovice-Boží Dar, dále ze západu míjí sídlo Vanovice, kde je navržena nová zastávka, a v žst. Čachovice se zapojuje do trati Nymburk – Mladá Boleslav. Stávající trať Lysá nad Labem – Milovice je z důvodu nevyhovujících sklonových i směrových poměrů a dále z důvodu nevhodného zaústění do žst. Lysá nad Labem zcela opuštěna. V žst. Lysá nad Labem je nová trať zaústěna do obou kolejových skupin, přičemž se v prostoru kostomlatského zhlaví mimoúrovňově kříží s tratí Lysá nad Labem – Kolín. Součástí stavby je i nová spojka z liché skupiny ve směru Kostomlaty nad Labem, která umožní bezkolizní jízdu v relaci Praha – Nymburk. Maximální podélný sklon v popisovaném úseku dosahuje hodnoty necelých 10 ‰, ve většině délky úseku ale nepřesahuje 3,5 ‰.

V úseku Bezděčín – Mladá Boleslav město (obvod předměstí) je navržena novostavba trati tzv. Bezděčínská spojka, délky 5,8 km. Nová trať se od trasy trati Nymburk – Mladá Boleslav odděluje v prostoru mezi zastávkou Nepřevázka a výhybnou Bezděčín a táhlým směrovým obloukem se dostává do souběhu s dálnicí D10. V oblasti Karlova vrchu se od trasy dálnice opět odděluje a následně se stáčí západním směrem do trasy železniční trati Mladá Boleslav město – Stará Paka, s níž se sbíhá v prostoru křížení s ulicí Jičínská (silnice I/16). Maximální podélný sklon v úseku dosahuje hodnoty 5 ‰.

Úsek Čachovice – Bezděčín je veden převážně ve stávající stopě. Výjimku tvoří přeložka v mezistaničním úseku Čachovice – Luštěnice-Újezd v km 16,4 – km 18,8, délky 2,4 km, kde je navrženo zvětšení poloměru dvojice protisměrných směrových oblouků.

V úseku Dobrovice – Bezděčín je v souběhu s tratí Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město vedena i kolej spojovací trati Dobrovice – Mladá Boleslav hl. n. Nová kolej se do stávající trati zapojuje těsně před výh. Bezděčín. Úsek Bezděčín – Mladá Boleslav hl. n. je ponechán ve stavu BP.

K dalšímu významnému záboru nedrážních pozemků dochází v prostoru žst. Mladá Boleslav město, jejíž tři obvody (osobní nádraží, předměstí a východ) se rozkládají v prostoru od třídy Václava Klementa po průmyslovou zónu Plazy.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – žst. Lysá nad Labem; žst. Milovice; žst. Milovice-Boží Dar; žst. Čachovice; žst. Luštěnice-Újezd; žst. Dobrovice-Sýčina; žst. Mladá Boleslav město, a zastávky – Vanovice; Luštěnice; Voděřady; Dobrovice; Nepřevázka. Dále bylo posouzeno umístění zastávky Mladá Boleslav východ (resp. Mladá Boleslav Jičínská) v prostoru bezděčínského zhlaví žst. Mladá Boleslav předměstí. Technický průkaz je součástí kapitoly č. 3. Železniční stanice Lysá nad Labem je součástí souvisejícího projektu, který bude realizovaný před posuzovanou stavbou, součástí návrhu je úprava kostomlatského zhlaví stanice pro potřeby zapojení nové trati.

V žst. Milovice a Milovice-Boží Dar jsou navržena nástupiště délky 200 m. V žst. Čachovice je navržena plná peronizace s nástupištěm délky 110 m. V žst. Mladá Boleslav město, osobním nádraží jsou navrženy délky nástupních hran 120-265 m. Žst. Luštěnice-Újezd a Dobrovice-Sýčina jsou navrženy bez nástupiště, obslužnou funkci převezmou nové zastávky. Délka nástupních hran ve všech zastávkách bude 110 m.

Tať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 740 m. K předjetí takto dlouhých vlaků jsou uzpůsobeny žst. Čachovice, Dobrovice-Sýčina a Mladá Boleslav město, obvod předměstí. V žst. Luštěnice-Újezd je navržena předjízdna kolej pro vlaky délky 400 m.

Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P4/F1. Jsou splněny požadované parametry dle dohody AGTC.

2.2.4 Úsek Nymburk hl. n. / Nymburk město – Čachovice

Úsek Nymburk – Čachovice je řešen shodně pro všechny projektové varianty.

V celém úseku je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku s případnou úpravou drážního tělesa v místě přeložek trati, popř. z důvodu zvýšení traťové rychlosti a z toho vyplývajících úprav geometrické polohy koleje, dále z důvodu prodloužení staničních kolejí a rekonfigurace kolejí železničních stanic, ale také z důvodu současného technického stavu železničního svršku a spodku. Je navržena elektrizace celého úseku, s výjimkou úseku Nymburk město – Veleliby.

Návrhová traťová rychlost je 120 km/h, trať je jednokolejná a je vedena převážně ve stávající stopě. V prostoru mimoúrovňového křížení tratí Nymburk město – Jičín a Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav město je upraveno výškové vedení tratí, pro zajištění dostatečného prostoru pro doplnění trakčního vedení.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – žst. Veleliby; výh. Straky, a zastávka Všejaň. V železniční stanici Veleliby je navrženo uspořádání s jedním jednostranným poloostrovním nástupištěm přístupným přes zabezpečený centrální přechod a jedním vnějším nástupištěm. Délka nástupních hran ve stanicích i zastávkách bude 110 m. Železniční stanice Nymburk hl. n. je součástí souvisejícího projektu, který bude realizovaný před posuzovanou stavbou.

Trať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 740 m. K předjetí a křížování takto dlouhých vlaků je uzpůsobena žst. Veleliby a výh. Straky.

Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P5/F1. Jsou splněny požadované parametry dle dohody AGTC.

2.2.5 Úsek Mladá Boleslav město – Turnov

Úsek Mladá Boleslav město – Loukov u Mnichova Hradiště (včetně) je navržen ve dvou variantách – jako jednokolejný ve variantě C1 a jako dvoukolejný ve variantě C2el. Optimalizované varianty Ceko a Deko vycházejí z jednokolejného řešení, ale jejich součástí je pouze úsek Mladá Boleslav město – odb. Dalovice a dále žst. Bakov nad Jizerou včetně odb. Zálučí. Ostatní úseky jsou v těchto variantách ponechány ve stavu BP. Úsek Loukov u Mnichova Hradiště (mimo) – Turnov je jednokolejný a je řešen shodně pro všechny projektové varianty, s výjimkou variant Ceko a Deko, které tento úsek ponechávají ve stavu BP.

Součástí úseku je novostavba trati Mladá Boleslav město – odb. Dalovice (Dalovická spojka). V ostatních úsecích je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku s případnou úpravou drážního tělesa v místě přeložek trati nebo zdvoukolejnění, popř. z důvodu zvýšení traťové rychlosti a z toho vyplývajících úprav geometrické polohy koleje, dále z důvodu přidání nebo prodloužení staničních kolejí a rekonfigurace kolejí železničních stanic, ale také z důvodu současného technického stavu železničního svršku a spodku. Ve variantě C2el je navržena elektrizace celého úseku, v ostatních variantách zůstává úsek bez elektrizace. V případě zdvoukolejnění (týká se varianty C2el) je poloha přidávané koleje volena s ohledem na možnosti zastavěného území a konfiguraci terénu.

Návrhová traťová rychlost je v úseku Mladá Boleslav město – Mnichovo Hradiště 80-115 km/h a v úseku Mnichovo Hradiště – Turnov 120 km/h. Na výjezdech trati z uzlů Mladá Boleslav a Turnov je rychlost snížena.

V úseku Mladá Boleslav město (resp. odb. Krásná louka) – odb. Dalovice je navržena novostavba trati tzv. Dalovická spojka, délky cca 1,0 km. Nová trať se od trasy trati Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město odděluje v prostoru křížení s ulicí Ptácká. Trať je v těchto místech vedena na estakádě, kterou překonává prostor tzv. Krásné louky a následně i řeku Jizeru. Pravým směrovým obloukem se trasa stáčí severním směrem a následně se v prostoru odb. Dalovice sbíhá s trasou trati Mladá Boleslav hl. n. – Turnov. Ve variantě C2el je spojka dvoukolejná, v ostatních variantách jednokolejná s přípravou na zdvoukolejnění. Maximální podélný sklon v úseku dosahuje hodnoty 11 ‰.

V prostoru žst. Mladá Boleslav město je v km 35,645 – km 35,925 ve všech projektových variantách navržen tunel Město délky 0,280 km. Tunelový objekt je tvořen zahloubenou stanicí a jejím překrytím stropní deskou. V souvislosti s výhledovým prodloužením severovýchodní silniční tangenty až po ulici Havlíčkova je uvažováno s následným překrytím trati a prodloužením tunelu až do km 36,445.

V úseku odb. Dalovice – Turnov je trať vedena převážně ve stávající stopě. Významnější přeložka trati je navržena v úseku km 45,2 – km 45,5, délky 0,3 km, jejíž součástí jsou nové mosty přes silnici 3. třídy a řeku Jizeru, dále v úseku km 53,6 – km 55,3, délky 1,7 km, a v úseku km 59,6 – km 61,5, délky 1,9 km, jejíž součástí je nová estakáda přes řeku Jizeru, včetně jejího inundačního území, silnici 3. třídy a účelovou komunikaci.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – odb. Dalovice; žst. Mladá Boleslav-Debř; žst. Bakov nad Jizerou; odb. Zálučí; žst. Mnichovo Hradiště; žst. Loukov u Mnichova Hradiště; žst. Příšovice; žst. Turnov, a zastávky – Bakov nad Jizerou město; Březina nad Jizerou; Přepere.

V železničních stanicích Mladá Boleslav-Debř (C2el), Bakov nad Jizerou (C2el), Mnichovo Hradiště, Loukov u M. H. (C2el) a Turnov je navržena plná peronizace. V železničních stanicích Mladá Boleslav-Debř (C1), Bakov nad Jizerou (C1, Ceko, Deko) a Loukov u M. H. (C1) je navrženo uspořádání s poloostrovním nástupištěm přístupným přes zabezpečený centrální přechod. V žst. Příšovice je navržena dvojice vnějších nástupišť s přístupem přes železniční přejezd. Délka nástupních hran v žst. Bakov nad Jizerou (C2el), zast. Bakov nad Jizerou město, žst. Mnichovo Hradiště a žst. Turnov bude 200 m, v ostatních stanicích a zastávkách 110 m.

Trať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 600 m. K předjetí a křížování takto dlouhých vlaků je uzpůsobena žst. Mnichovo Hradiště (C1), Loukov u M. H. (C1) a Turnov. V ostatních stanicích jsou navrženy předjízdny koleje délky 400-600 m.

Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P5/F2. S výjimkou traťové rychlosti (v lokálních případech) jsou splněny požadované parametry dle dohody AGTC.

2.2.6 Úsek Loukov u M. H. / Turnov – Liberec

Úsek Loukov u Mnichova Hradiště / Turnov – Liberec je projektově řešen ve dvou variantách – ve variantě C1 a ve variantě C2el. Technické řešení je v obou variantách natolik rozdílné, že je návrh popsán pro každou variantu zvlášť. V ostatních variantách je celý úsek ponechán ve stavu BP.

VARIANTA C1

Součástí varianty C1 je novostavba jednokolejné trati Hodkovice nad Mohelkou – odb. Šimonovice v koridoru dle ZÚR Libereckého kraje. V navazujícím úseku odb. Šimonovice – Liberec (mimo) je uvažováno zdvoukolejnění a rekonstrukce koleje včetně železničního spodku s případnou úpravou drážního tělesa v místě přeložek trati nebo zdvoukolejnění, popř. z důvodu zvýšení traťové rychlosti a z toho vyplývajících úprav geometrické polohy koleje, ale také z důvodu současného technického stavu železničního svršku a spodku. Poloha přidávané koleje je volena s ohledem na možnosti zastavěného území a konfiguraci terénu. Celý úsek zůstává bez elektrizace. Podúseky Turnov (mimo) – Hodkovice nad Mohelkou (mimo) a Hodkovice nad Mohelkou (mimo) – odb. Šimonovice (přes žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou a žst. Jeřmanice) jsou ponechány ve stavu BP, s doplněním výstavby vlakového zabezpečovače ETCS.

Návrhová traťová rychlost je na novostavbě trati 120 km/h (GPK vyhovuje pro 160 km/h) a v navazujícím rekonstruovaném úseku odb. Šimonovice – Liberec (mimo) a přes žst. Hodkovice nad Mohelkou 70-90 km/h.

Nová trať Hodkovice nad Mohelkou – odb. Šimonovice je vedena ve stopě mimo žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou a žst. Jeřmanice, přičemž stávající trať zůstává zachována pro potřeby regionální a nákladní dopravy. Nový úsek je dlouhý přibližně 6,5 km (cca km 137,9 – km 144,4), což znamená zkrácení o téměř 9 km oproti současné trati. Součástí novostavby jsou tunely Javorník I a II délky 1160 m a 2720 m. Trasa se odpojuje na libereckém zhlaví žst. Hodkovice nad Mohelkou, estakádou délky 315 m překonává údolí řeky Mohelky, včetně silnice I/35, a vstupuje do tunelu Javorník I, který

je veden severozápadním směrem. Následně se trasa stáčí severním směrem a v prostoru mezi Bohdánkovem a Žďárkem vstupuje do tunelu Javorník II, kterým podchází Rašovské sedlo. V prostoru Šimonovic se trasa napojuje do trasy stávající železniční trati Jaroměř – Liberec. Podélný sklon na novostavbě dosahuje hodnoty 17,1 ‰. V úseku odb. Šimonovice – Liberec je trať vedena převážně ve stávající stopě.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – žst. Sychrov; žst. Hodkovice nad Mohelkou; žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou; žst. Jeřmanice; odb. Šimonovice, a zastávky – Doubí u Turnova; Sedlejšovice; Rádlo; Minkovice; Pilínkov; Liberec-Průmyslová. V žst. Hodkovice nad Mohelkou je navržena plná peronizace, délka nástupních hran bude 140 m. Délka nástupních hran ve všech zastávkách v rekonstruovaném úseku bude 110 m. Ostatní žst. a zastávky zůstávají ve stavu BP. Železniční stanice Liberec je součástí souvisejícího projektu, který bude realizovaný před posuzovanou stavbou.

Trať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 600 m. K předjetí a křížování takto dlouhých vlaků je uzpůsobena žst. Hodkovice nad Mohelkou.

Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P5/F2. Vzhledem ke složitým směrovým a sklonovým poměrům není splněna většina požadovaných parametrů dle dohody AGTC.

VARIANTA C2EL

Součástí varianty C2el je soustava jedno i dvoukolejných novostaveb a přeložek trati mezi Loukovem u Mnichova Hradiště resp. Turnovem a Libercem, využívajících ve vybraných úsecích trasu varianty MB2b z *Vyhledávací studie VRT/RS5* a ve vybraných úsecích stávající trasování. V případě rekonstrukce ve stávající trase je uvažována rekonstrukce koleje včetně železničního spodku s případnou úpravou drážního tělesa v místě přeložek trati nebo zdvoukolejnění, popř. z důvodu zvýšení traťové rychlosti a z toho vyplývajících úprav geometrické polohy koleje, dále z důvodu přidání nebo prodloužení staničních kolejí a rekonfigurace kolejíšť železničních stanic, ale také z důvodu současného technického stavu železničního svršku a spodku. Je navržena elektrizace celého úseku. Podúsek Hodkovice nad Mohelkou (mimo) – Liberec (přes žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou a žst. Jeřmanice) je ponechán ve stavu BP a bez elektrizace, pouze s doplněním výstavby vlakového zabezpečovače ETCS.

Návrhová traťová rychlost je na novostavbách trati 200 km/h (GPK vyhovuje pro 230-250 km/h), na výjezdu trati z uzlu Liberec a na spojkách se stávajícími tratěmi je rychlost snížena. V rekonstruovaných úsecích stávající trati je návrhová traťová rychlost 80-100 km/h.

V úseku Loukov u Mnichova Hradiště – odb. Čtveřín je navržena novostavba jednokolejné trati tzv. Čtveřínská spojka, délky 6,0 km. Za žst. Loukov u M. H. využívá nová trať koridor stávající trati, zatímco ta je přeložena do nové polohy. Po překonání řeky Jizery se trať nestáčí k Příšovicím jako stávající trasa, ale pokračuje dále na sever směrem k Pěňčinu. Přes údolí řeky Jizery je trať převedena po estakádě délky 570 m, kterou trasa dále překonává silnici 3. třídy, železniční trať Praha – Turnov (na přeložce) a dálnici D10. Jižně od katastru obce Pěňčín se trasa nové trati stáčí k severovýchodu (do trasy RS5) a po překonání údolí Čtveřínského potoka se v oblasti Čtveřína sbíhá s trasou železniční trati Jaroměř – Liberec (v odb. Čtveřín). Maximální podélný sklon v úseku dosahuje hodnoty 17 ‰.

V úseku km 128,6 – km 133,2 (resp. km 66,1 – km 70,7) je navržena dvoukolejná přeložka trati délky 4,6 km. Součástí přeložky je tunel Husa délky 2,485 km. Od stávající trati se přeložka odpojuje těsně za odb. Čtveřín v oblasti stávající zastávky Doubí u Turnova. Trať se přibližuje k silnici I/35 a po cca jednom kilometru vstupuje do tunelu Husa, kterým podchází stejnojmennou obec. Druhý tunelový portál je umístěn v blízkosti křížení stávající trati se silnicí I/35. Po překonání silnice po novém železničním mostě se trasa přeložky v oblasti Nového Mlýna napojuje na stávající trasování. Podélný sklon na přeložce nepřesahuje hodnotu 12,5 ‰. Trasa přes žst. Sychrov bude opuštěna.

V úseku mezi Novým Mlýnem a Mordovou roklí, přes žst. Hodkovice nad Mohelkou, je trať vedena převážně ve stávající stopě. Trať je v tomto úseku zdvoukolejněna, poloha přidávané koleje je volena s ohledem na možnosti zastavěného území a konfiguraci terénu. Opuštění koridoru MB2b z

Vyhledávací studie VRT/RS5 je v tomto úseku navrženo, kromě úspory investiční nákladů, z důvodu zachování obsluhy žst. Hodkovice nad Mohelkou jak osobní, tak nákladní dopravou. Výrazný propad traťové rychlosti v tomto cca 4 km dlouhém úseku je obhájeno plánovaným zastavením všech vlaků osobní dopravy v žst. Hodkovice nad Mohelkou, ve které se formou přestupu na autobusové spoje zajišťuje vazba modernizované trati na město Jablonce nad Nisou. V souvislosti s výstavou RS5, v rámci které je uvažován vznik nové dopravy Hodkovice nad Mohelkou a vznik nové trati pro napojení Jablonce nad Nisou na RS5, bude trasa přes stávající žst. Hodkovice nad Mohelkou opuštěna.

Nová jednokolejná trať mezi Hodkovicemi nad Mohelkou (resp. oblastí Mordové rokle) a Libercem je vedena ve stopě mimo žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou a žst. Jeřmanice, přičemž stávající trať zůstává zachována pro potřeby regionální a nákladní dopravy. Nový úsek je dlouhý přibližně 8 km (cca km 74,9 – km 82,9), což znamená zkrácení o více než 10 km oproti současné trati. Součástí novostavby je tunel Jeřmanice délky 3770 m. Trasa se odpojuje v prostoru Mordové rokle, estakádou délky 160 m překonává údolí řeky Mohelky, včetně silnice I/35, a vstupuje do tunelu Jeřmanice, který je veden severozápadním směrem souběžně se silnicí I/35. Údolí Doubského potoka, včetně dalšího vykřížení s I/35 a dalšími místními komunikacemi, překonává novostavba po estakádě délky 930 m. Následně se trasa napojuje do trasy stávající železniční trati Jaroměř – Liberec a v souběhu pokračují až do samotné žst. Liberec. Podélný sklon na novostavbě dosahuje hodnoty až 30 ‰.

V řešeném úseku se nacházejí následující dopravní – odb. Čtveřín; žst. Hodkovice nad Mohelkou; žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou; žst. Jeřmanice, a zastávky Rádlo; Pilínkov a Liberec-Průmyslová. V žst. Hodkovice nad Mohelkou je navržena plná peronizace, délka nástupních hran bude 200 m, v zast. Liberec-Průmyslová 110 m. Ostatní dopravní a zastávky zůstávají ve stavu BP. Železniční stanice Liberec je součástí souvisejícího projektu, který bude realizovaný před posuzovanou stavbou.

Trať umožňuje provoz nákladních vlaků délky 600 m. K předjetí a křižování takto dlouhých vlaků je uzpůsobena žst. Hodkovice nad Mohelkou.

Návrhové parametry úseku odpovídají kódu TSI INF P5/F2. Vzhledem ke složitým směrovým a sklonovým poměrům není splněna většina požadovaných parametrů dle dohody AGTC.

2.3 Technické řešení vybraných profesí

2.3.1 Železniční svršek a spodek

ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

Ve výhledovém stavu se navrhuje konstrukce železničního svršku a spodku na třídu zatížení D4 UIC (8 t/m, 22,5 t/nápravu) a prostorovou průchodnost UIC-GC (tj. základní průjezdný průřez Z-GC).

V modernizovaných úsecích je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku v celé délce traťových a hlavních staničních kolejí. Uvažována je sestava železničního svršku s kolejnicemi tvaru 49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním a rozdělením pražců „u“. V úsecích s traťovou rychlostí nad 120 km/h a v úsecích, kde je využíván nedostatek převýšení nad $l=130$ mm, budou použity kolejnice tvaru 60E2.

V ostatních dopravních kolejích je uvažován nový rošt sestávající z kolejnic tvaru 49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním a rozdělením pražců „u“, příp. „d“. V manipulačních a vlečkových kolejích je uvažováno s regenerovaným materiálem s rozdělením pražců „c“, příp. „d“ a tuhým upevněním. S ohledem na potřebu redukce investičních nákladů je možné využít i regenerovaný materiál.

Všechny rekonstruované traťové a staniční koleje, včetně výhybek do nich vložených, budou svařeny do bezстыkové koleje při splnění zásad předpisu SŽDC S3/2 a dalších souvisejících předpisů, v manipulačních a vlečkových kolejích může být kolej stykovaná.

Kolejové lože bude zřízeno z přírodního drceného hrubého hutného kameniva frakce 31,5/63 mm. Stávající kolejové lože bude přitom odtěženo a recyklováno, z toho část může být využita do podkladních vrstev, příp. pro zřízení zapuštěného kolejového lože, zbytek bude určen jako odpad a odvezen na skládku. Tloušťka kolejového lože pod pražcem bude v souladu s předpisem SŽDC S3. V hlavních a předjízdových dopravních kolejích 350 mm pod ložnou plochou betonového pražce v místě nepřevýšeného kolejnicového pásu. V ostatních staničních kolejích 300 mm a na vlečkách 250 mm pod ložnou plochou betonového pražce.

Všechny výhybky vložené do dopravních kolejí jsou nové tvaru 49 nebo 60 2. generace na betonových pražcích s pružným podkladnicovým upevněním. V manipulačních kolejích a na vlečkách se připouští použití výhybek z výzisku a na dřevěných pražcích s tuhým upevněním. Do hlavních kolejí byly přednostně vkládány štíhlejší výhybky v závislosti na konfiguraci kolejiště a místních poměrech. V odbočkách na širé trati, resp. v místech větvení hlavních směrů, byly vkládány především výhybky s takovým poloměrem oblouku, aby vozidlo při průjezdu výhybkou nejvyšší dovolenou rychlostí pokud možno nedosahovalo maximálních hodnot nedostatku převýšení, což povede ke zvýšení komfortu cestujícího a snížení namáhání vlastní konstrukce výhybky.

ŽELEZNIČNÍ SPODEK

Železniční spodek bude navržen v souladu s předpisem SŽDC S4. Pro zajištění geometrických parametrů koleje v oblasti přechodu tělesa železničního spodku na úrovně železniční přejezdy a na mostní objekty bude navržena zesílená konstrukce pražcového podloží.

V rámci rekonstrukce systému odvodnění budou navržena otevřená i krytá podélná odvodňovací zařízení, do kterých bude voda odváděna ze skloněné zemní pláně. Na širé trati bude odvodnění provedeno nejčastěji pomocí otevřených zpevněných příkopů (nebo pomocí reprofily stávajících nezpevněných příkopů), příp. ve stísněných poměrech, pro minimalizaci trvalých záborů nebo omezení kubatury výkopu, pak pomocí trativodů nebo příkopových zídek. Kolejiště železničních stanic budou odvodněna zpravidla systémem trativodů a svodných potrubí.

Konstrukce většiny nástupišť bude typ L bez konzolových desek s nástupní hranou 550 mm nad temenem kolejnice. V případě zastávek umístěných v dvoukolejných úsecích s dvěma bočními nástupišti bude použit typ SUDOP s konzolovými deskami a nástupní hranou 550 mm nad temenem kolejnice z důvodu nutnosti umístění odvodňovacích zařízení pod plochu nástupišť.

2.3.2 Mosty a propustky

MOSTY

Stávající mosty na trati jsou zastoupeny převážně klenbami jak kamennými, tak cihlovými a železobetonovými. Dále pak ŽB deskami, zabetonovanými nosníky, ocelovými trámovými plnostěnnými konstrukcemi a ocelovým obloukem (trám spojitý).

V místech, kde bude trasa vedena v nové stopě, budou vystavěny nové mostní konstrukce. V místech stávajícího vedení trati, kde bude zvýšena rychlost, budou stávající konstrukce přepočteny a v případě, že nevyhoví, budou nahrazeny novými konstrukcemi.

Pro mosty jsou navrženy následující druhy sanací a přestaveb dle druhu stávající konstrukce:

- Kamenné, cihelné a železobetonové klenby – Stávající opěry a nosné konstrukce budou injektovány a sanovány. Stávající římsy a čela budou ubourána. Jako podklad pod izolaci bude tvořit nová nasazená deska s římsami.
- ŽB desky a zabetonované nosníky – Stávající opěry, čela a křídla budou sanována. Stávající nosné konstrukce budou nahrazeny novou železobetonovou konstrukcí s izolací a římsami.
- Ocelové trámové plnostěnné konstrukce – Stávající opěry budou sanovány a stávající nosná konstrukce bude v závislosti na aktuálním stavu konstrukce sanována, nebo nahrazena novou ocelovou konstrukcí.

- Ocelové oblouky s trámem spojitě – Stávající opěry budou sanovány a stávající nosná konstrukce bude v závislosti na aktuálním stavu konstrukce sanována, nebo nahrazena novou ocelovou konstrukcí.

Veškeré nové a rekonstruované mostní stavby u všech variant s elektrizací (nebo v její blízkosti) budou zařazeny nejméně do 4. stupně ochranných opatření proti účinkům bludných proudů. Konkrétní zařazení jednotlivých mostních staveb bude stanoveno na základě následně provedeného korozního průzkumu.

PROPUSTKY

Skladba propustků je v celém úseku trati různorodá a jsou zde zastoupeny všechny typy konstrukcí od klenbových, přes trubní, deskové kamenné a deskové ŽB.

S ohledem na stávající stav propustků, hydrotechniku, úpravu železničního spodku a zvýšení rychlosti budou propustky v jednotlivých variantách upraveny v následujícím rozsahu:

- Sanace stávajících konstrukcí.
- Sanace stávajících konstrukcí s výměnou nosných konstrukcí.
- Přestavba objektů na nové konstrukce.

2.3.3 Tunely

TUNEL KBELY

Tunel Kbely je navržen ve všech projektových variantách. Nachází se v km 14,920 – km 15,170 úseku Praha-Vysočany – Neratovice, délka tunelu je 0,250 km. Tunel se nachází v místě stávající jednokolejné trati v oblasti ochranných pásem vojenského letiště Praha-Kbely. Tunelový objekt je tvořen dvoukolejným tunelem s osovou vzdáleností kolejí 4 000 mm. Tunel je navržen převážně v oblouku o poloměru 575 m. Mocnost nadloží je minimální. Tunel je v celé délce navržen jako hloubený.

TUNEL MĚSTO

Tunel Město je navržen ve všech projektových variantách. Nachází se v km 35,645 – km 35,925 v prostoru žst. Mladá Boleslav město, délka tunelu je cca 0,280 km. Tunelový objekt je tvořen zahloubenou stanicí s šesti kolejemi a třemi oboustrannými nástupišti a jejím překrytím stropní deskou. Tunel je navržen převážně v přímé. Mocnost nadloží je minimální. Tunel je v celé délce navržen jako hloubený. V souvislosti s výhledovým prodloužením severovýchodní silniční tangenty až po ulici Havlíčkova je uvažováno s následným překrytím trati a prodloužením tunelu až do km 36,445.

TUNEL SYCHROV

Stávající jednokolejný tunel Sychrov je zachován ve všech variantách kromě varianty C2el. Nachází se v km 131,140 – km 131,780 úseku Turnov – Liberec, délka tunelu je 640 m. Tunel byl postaven roku 1859, roku 2015 byl opraven včetně rekonstrukce ostění tunelu. V rámci projektových variant, ve kterých je tunel zachován, se neuvažuje s úpravou tunelu nad rámec údržby. Se zvýšením rychlosti ani s úpravou geometrické polohy se neuvažuje.

TUNEL SEDLEJOVICE

Stávající jednokolejný tunel Sedlejovice je zachován ve všech variantách kromě varianty C2el. Nachází se v km 133,265 – km 133,342 úseku Turnov – Liberec, délka tunelu je 77 m. Tunel byl postaven roku 1859, roku 2015 byl opraven včetně rekonstrukce ostění tunelu. V rámci projektových variant, ve kterých je tunel zachován, se neuvažuje s úpravou tunelu nad rámec údržby. Se zvýšením rychlosti ani s úpravou geometrické polohy se neuvažuje.

TUNEL JAVORNÍK I

Tunel Javorník I je navržen ve variantě C1. Nachází se v km 138,320 – km 139,480 úseku Turnov – Liberec, délka tunelu je 1,160 km. Tunel se nachází na novostavbě přeložky tratě, která podchází masiv vrchu Javorník. Tunelový objekt je tvořen jednokolejným tunelem. Tunel je navržen v protisměrných obloucích o poloměrech 3 000 m a 4 000 m. Mocnost nadloží je do 30 m. Vzhledem k délce tunelu je uvažováno s konvenční ražbou (NRTM). V oblasti křížení s místní komunikací v oblasti Skalního údolí je vzhledem k nízkému nadloží uvažováno s hloubeným úsekem délky cca 300 m.

TUNEL JAVORNÍK II

Tunel Javorník II je navržen ve variantě C1. Nachází se v km 141,080 – km 143,800 úseku Turnov – Liberec, délka tunelu je 2,720 km. Tunel se nachází na novostavbě přeložky tratě, která podchází masiv vrchu Javorník. Tunelový objekt je tvořen jednokolejným tunelem. Tunel je navržen v protisměrných obloucích o poloměrech 1 200 m a 2 400 m. Mocnost nadloží je do 150 m. Vzhledem k délce tunelu je uvažováno s ražbou plnoprofilovým tunelovacím strojem TBM.

TUNEL HUSA

Tunel Husa je navržen ve variantě C2el. Nachází se v km 67,430 – km 69,915 úseku Turnov – Liberec, délka tunelu je 2,485 km. Tunel se nachází na novostavbě přeložky tratě, která podchází obec Husa v blízkosti silnice I/35. Tunelový objekt je tvořen dvoukolejným tunelem s osovou vzdáleností kolejí 4 000 mm. Tunel je navržen částečně v oblouku o poloměru 3 000 resp. 3 200 m a částečně v přímé. Mocnost nadloží je do 70 m. Vzhledem k délce tunelu je uvažováno s konvenční ražbou (NRTM). V oblasti křížení s místní komunikací v oblasti Sedlejovic je vzhledem k nízkému nadloží uvažováno s hloubeným úsekem délky cca 50 m.

TUNEL JEŘMANICE

Tunel Jeřmanice je navržen ve variantě C2el. Nachází se v km 75,355 – km 79,125 úseku Turnov – Liberec, délka tunelu je 3,770 km. Tunel se nachází na novostavbě přeložky tratě, která podchází obec Jeřmanice v blízkosti silnice I/35. Tunelový objekt je tvořen jednokolejným tunelem, s přípravou na doplnění druhé koleje v samostatné troubě. Tunel je navržen částečně v oblouku o poloměru 3 200 m a částečně v přímé. Mocnost nadloží je do 100 m. Vzhledem k délce tunelu je uvažováno s ražbou plnoprofilovým tunelovacím strojem TBM.

2.3.4 Zabezpečovací zařízení

KONCEPCE NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ

V rámci stavby budou navržena zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 elektronického typu. Zařízení budou umožňovat nasazení dálkového ovládání i dalších nadstavbových systémů. V dopravních přípojných tratích budou zřízeny úvazky na stávající systémy zabezpečovacího zařízení. Umístění vnitřní částí technologického zařízení se přednostně uvažuje do samostatných technologických objektů.

Ve všech dopravních se navrhuje zřídit nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronické stavědlo (řídící nebo řízené). Ve všech traťových úsecích se navrhuje zřídit nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, konkrétní typ bude upřesněn v dalších stupních dokumentace zejména v závislosti na požadavcích dopravní technologie.

Pro indikaci volnosti úseků budou užity počítače náprav.

Hlavní i seřaďovací návěstidla budou nová, světelná. Seřaďovací návěstidla ve funkci označnicku v provedení stožárové konstrukce budou zřízena na traťových kolejích, kde je provoz organizován dle předpisu D1. V některých místech budou zřízeny návěstní lávky nebo krakorce pro zajištění viditelnosti návěstidel.

Výhybky a výkolejky budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Výhybky, které nebudou ústředně přestavované, budou uzamykány společně s příslušnou výkolejkou nebo výhybkou tvořící boční ochranou a budou opatřeny závorníkem s elektrickým dohledem.

Přejezdy budou autonomní nebo integrovány do SZZ v závislosti na poloze přejezdu a dalších okolnostech. O konkrétním řešení bude rozhodnuto v dalších stupních dokumentace.

V celé délce traťového úseku se navrhuje nová kabelizace. Nové kabely budou typu TCEKPFLEZE s ohledem na navrhovanou trakci. Ve stanici budou uloženy ve žlabových trasách s minimálním požadovaným krytím.

Napájení zabezpečovacího zařízení se předpokládá ze zálohovaných napájecích zdrojů. Hlavní napájení bude zajištěno z místních přípojek a záložní napájení bude zajištěno z trakčního vedení, příp. bateriových zdrojů a přípojek na dieselagregát.

DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

Na jednotlivých úsecích bude zřízeno dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení, umožňující sledování a ovládání zabezpečovacího zařízení ze vzdálených ovládacích pracovišť při využití přenosových telekomunikačních zařízení.

Od systémů dálkového ovládání se požaduje umožnit kromě běžného ovládání zabezpečovacího zařízení i ovládání všech nouzových obsluh s nezbytnou mírou bezpečnosti. Cílem řešení je minimalizovat nutnost obsazení dálkově ovládaných dopravních prostředků při poruchách a nepravidelnostech v provozu.

Zřízení dispečerských pracovišť se předpokládá v CDP Praha (úsek Praha – Všetaty a Praha – Milovice-Boží Dar včetně), v RDP Mladá Boleslav (úsek Všetaty – Turnov a Milovice-Boží Dar mimo/Veleliby – Mladá Boleslav) a v RDP Liberec (úsek Liberec – Turnov).

Pro případ poruchy dálkového ovládání bude zřízeno zálohování geograficky oddělenými trasami, případně mohou být ve vybraných stanicích zřízeny desky nouzových obsluh.

Dálkové ovládání bude doplněno automatickým stavěním vlakových cest (inteligentním řízením provozu).

ERTMS

Součástí stavby bude realizace systému ERTMS, zahrnující zařízení GSM-R a ETCS úrovně L2. Po aktivaci GSM-R se předpokládá jeho provoz jako jediného liniového radiového systému. V rámci výstavby ETCS úrovně L2 budou na trati instalovány balízkové skupiny a budou zřízeny příslušné RBC. Zřízení systému ETCS bude probíhat souběžně s postupnou výstavbou tratě a jeho aktivace se předpokládá po jednotlivých ucelených úsecích.

Národní vlakový zabezpečovač nebude na žádné části dotčených tratí zřizován.

2.3.5 Sdělovací zařízení

Při předpokládané modernizaci výše uvedených tratí budou tyto tratě, železniční zastávky a stanice jednotně vybaveny a doplněny potřebným sdělovacím zařízením a kabelovými rozvody.

Na základě rozsahu kolejových úprav dojde k náhradě venkovních sdělovacích rozvodů. Bude vybudována místní kabelizace, rozvody rozhlasu pro cestující, informační zařízení a kamerové systémy. Na nových nástupištích budou nově rozmístěny reproduktory rozhlasu, kamery a panely informačního zařízení. Pro možnost dálkového dohledu a řízení nového sdělovacího zařízení budou stanice vybaveny novými IP zapojovacími. Dále budou v jednotlivých železničních stanicích provedeny nové vnitřní rozvody, technologické prostory budou vybaveny zařízením EZS a dále budou upraveny případně doplněny rádiové sítě. V případě požadavku budou technologické prostory, typicky prostory se zabezpečovacím zařízením, vybaveny autonomním samočinným hasícím systémem (ASHS), příp. pouze zařízením pro detekci požáru (EPS).

Na železničních zastávkách je s ohledem na dálkové řízení trati navržena instalace nového dálkově ovládaného sdělovacího zařízení. Předpokládá se vybudování rozhlasového, informačního a

přenosového zařízení a případně vybudování kamerového systému. Připojení zastávek na železniční telekomunikační síť bude řešeno výpichem potřebných vláken z nově pokládaného optického kabelu.

Podél všech rekonstruovaných úseků bude položen nový traťový kabel a dvě HDPE trubky pro instalaci optického kabelu. Do jedné z HDPE trubek se zafoukne nový optický kabel s minimální dimenzí 72 vláken. Podél trati budou vybudovány nové základnové radiostanice BTS, které zajistí pokrytí signálem GSM-R.

Všechna přejezdová zabezpečovací zařízení budou připojena na nově pokládaný optický kabel a bude zavedena IP konektivita.

2.3.6 Pozemní komunikace

V rámci zpracování studie byla provedena analýza stávajících úrovnových křížení tratě s pozemními komunikacemi. Na základě analýzy bylo možné posoudit možnosti a potřebnost náhrady stávajících železničních přejezdů novými mimoúrovňovými kříženími. Hlavními kritérii pro posouzení náhrady mimoúrovňovým křížením byl nárůst dopravního momentu přejezdu, zvýšení traťové rychlosti, vícekolejnost přejezdu a nevhodnost stavebního uspořádání. V úsecích přeložek a novostaveb železničních tratí jsou navrženy přeložky a mimoúrovňová křížení dotčených komunikací.

Zachované přejezdy budou rekonstruovány převážně ve stávající stopě. Úpravy komunikací budou provedeny v nezbytně nutné míře dle ČSN 73 6380. U přejezdů s nevyhovujícím úhlem křížení bude vedení komunikace upraveno za účelem dosažení úhlu křížení min. 75°, pokud to místní poměry dovolují. V návrzích byla zohledňována vzdálenost hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu, tj. 10 m. Pokud tato vzdálenost u stávajících komunikací nevyhovovala, tak došlo buď k odsazení komunikace, nebo k zaslepení. V případě, že není možné zaslepení, byla navržena opatření v podobě dopravního značení, např. zákaz levého odbočení nebo zjednosměrnění.

V rámci řešení železničních stanic a zastávek jsou stanoveny předpokládané plošné rozsahy úprav přednádražních prostorů bez podrobností technického řešení. Určené plochy budou využity pro umístění P+R, přístupů pro cestující, autobusových terminálů apod.

Navržené náhrady železničních přejezdů mimoúrovňovým křížením a přeložky komunikací vynucené přeložkou nebo novostavbou trati jsou následující:

ÚSEK VÝH. SKÁLY – MLADÁ BOLESLAV (MIMO)

- P2652 (Praha - Satalice, ul. Budovatelská, místní komunikace) – Z důvodu prodloužení železniční stanice nebylo možno zachovat přejezd ve stávající poloze. Byla navržena náhradní trasa a nadjezd o přibližně 500 metrů západním směrem. Navržená komunikace respektuje část trasy plánované komunikace okolo kbelského letiště. Celková délka přeložky je 900 m.
- V km 14,45 – 16,05 je trať z důvodu elektrizace a blízkosti vzletové a přistávací dráhy kbelského letiště zahloubená, v km 14,93 – 15,17 je vedena tunelem. Přejezd P2653 v Hornopočernické ulici se nachází v místě uvažovaného tunelu a bude tudíž zrušen a dojde k nutným úpravám komunikace. Trať v místě přejezdu P2654 bude vedena zářezem a přejezd bude nahrazen mostem, ze kterého budou vedeny rampy a schodiště na nástupiště zastávky Praha-Kbely, Mladoboleslavská.
- P2657 (Praha - Čakovice, ul. K Sedlišti, účelová komunikace) – V současnosti je přejezd využíván pouze jako přechod pro pěší. Po vybudování zastávky Praha-Čakovice-Havraňák bude nahrazen nadjezdem určeným pro pěší a cyklisty, případně průjezd vozidel IZS, ze

kterého budou vedena schodiště vedoucí na jednotlivá nástupiště. Pro bezbariérový přístup budou vybudovány chodníky podél tělesa násypu.

- P2658 (Praha – Čakovice, ul. Cukrovarská, místní komunikace) – Je navržena náhrada přejezdu podjezdem v ose komunikace. Přístup na pozemky v blízkosti trati je řešen pomocí dvou souběžných mostů s žel. tratí. Očekává se pokles intenzit v souvislosti s novým silničním propojením Čakovic a Miškovic severně od stávající komunikace, tak jak je navrženo v aktuálním návrhu Metropolitního plánu.
- P2660 (Praha – Třeboradice, ul. Schoellerova, místní komunikace) – stávající přejezd má nevhodný úhel křížení, je navržena objízdná trasa s nadjezdem. Směrové i výškové řešení respektuje plánovaný Pražský okruh a mimoúrovňovou křižovatku.
- P2662 (Měšice, ul. Hlavní, silnice III. třídy) – Z důvodu vysokého dopravního momentu přejezdu a konfigurace terénu byl navržen podjezd přibližně v ose stávající komunikace.
- Přeložka komunikace v km 29,1 (Neratovická trať) – Z důvodu přeložky tratě dojde k odstranění stávajícího silničního mostu a jeho náhradou novým mostem včetně přeložky komunikace v délce 237 m.
- P2666 (Kojetice, ul. Byškovická, místní komunikace) – Přejezd bude nahrazen podchodem.
- Náhrada přechodu (nemá číslo) u zast. Neratovice sídliště lávkou.
- P2670 (Neratovice, ul. Mládežnická, silnice II/101) – Přejezd ve zhlaví stanice, navazuje na vlečkový přejezd, šikmý úhel křížení. Nahrazen silničním nadjezdem mimo stávající zástavbu, převážně na pozemcích dráhy.
- P2671 (Neratovice, ul. Práce, místní komunikace) – dochází k posunu zhlaví a tudíž přejezd nemůže být zachován. Je navržena náhrada pomocí náhrady nedalekého podchodu silničním podjezdem a dále je navržena trasa podél Labe
- P2678 (Byšice, ul. Nádražní, silnice II/244) – z důvodu posunu železniční stanice je přejezd zrušen a nahrazen objízdou trasou s nadjezdem a lávkou pro pěší. Celková délka trasy je 990 m.
- Přeložka trati v km 48,80 – 50,35 vyvolá dvě přeložky komunikace III/24458 a zrušení přejezdu P2684
- P2685 (Střížovice, účelová komunikace) – V místě dojde k přeložce trati, tudíž bude možno využít stávající těleso trati a komunikace bude vedena po tomto tělese a dojde k napojení na silnici III/24428.
- Příjezdová komunikace k výhybně Stránov v délce 450 m

ÚSEK NYMBURK / LYSÁ NAD LABEM – MLADÁ BOLESLAV (MIMO)

- P2787 (Veleliby, silnice III/32926) – Z důvodu posunu zhlaví je navrženo zrušení přejezdu a náhrada pomocí nadjezdu.

- Na rušené trati do Milovic dojde ke zrušení přejezdů P2921, P2922, P2923, P2924, P2925, P2926 a P2927
- komunikace III/2725 (Lysá nad Labem) – Komunikace bez úprav, železniční trať vedena na mostním objektu.
- Polní cesta v km 4,67 - Nadjezd
- komunikace II/332 (Milovice) – Silniční podjezd, délka přeložky 483 m.
- ul. ČSA a Ostravská (Milovice) – Trať v obci vedena na náspu, v místě křížení s komunikacemi bude trať vedena na mostním objektu.
- Komunikace III/3321 (Boží Dar) – Komunikace bude vedena na silničním nadjezdu.
- Komunikace III/27212 (Boží Dar) – Komunikace bude vedena na silničním nadjezdu.
- Účelová komunikace (Vanovice) - Komunikace bude vedena na silničním nadjezdu, ze kterého budou vedeny rampy a schodiště na nástupiště zastávky Vanovice.
- Komunikace III/3325 (Vanovice) - Komunikace bude vedena na silničním nadjezdu.
- P2791 (Čachovice, ul. U Doubravky, silnice III/3322) – Je navržen silniční nadjezd, který bude umístěn jižně od stávající komunikace. Na novou komunikaci bude napojena místní komunikace pomocí nadjezdu přes trať směrem na Nymburk. Délka přeložky kom. III/3322 je 640 m, délka napojení kom. III/27517 je 310 m.
- P2792 (Bor, místní komunikace) – Náhrada přejezdu nadjezdem v ose komunikace.
- P2793 (Bor, polní cesta) – Náhrada přejezdu nadjezdem v ose komunikace.
- Přejezdy P2994 a P2995 budou z důvodu přeložky trati zrušeny. Jako náhrada přejezdu P2795 dojde k rekonstrukci účelové komunikace v délce 340 m.
- P2796 (Újezd, silnice I/38) – Přejezd je zrušen a je nahrazen podjezdem v km 19,5. V místě stávajícího přejezdu vznikne podchod pro pěší a cyklisty.
- P2797 (Luštěnice, ul. Nádražní, silnice II/275) – Přejezd je zrušen a je nahrazen podjezdem v km 19,5. V místě stávajícího přejezdu vznikne podchod pro pěší a cyklisty. Celková délka nové komunikace propojující Újezd a Luštěnice je 1370 m.
- P2798 (Voděradý, silnice III/27510) – V místě přejezdu není možno z důvodu okolní zástavby umístit nadjezd, je navržen obchvat obce s nadjezdem. V místě přejezdu je navržen podchod pro pěší a cyklisty. Celková délka nové komunikace je 1550 m.
- P2799 – Přejezd bude zrušen bez náhrady.
- P2800 (Dobrovice, ul. Nádražní, silnice III/2746) – Je navržen silniční nadjezd přibližně v ose stávající komunikace, ze kterého budou vedena schodiště vedoucí na jednotlivá nástupiště zastávky Dobrovice. Pro bezbariérový přístup budou vybudovány chodníky podél tělesa silničního násypu.

- P2801 (Dobrovice, účelová komunikace) – V místě přejezdu je navrženo 5 staničních kolejí, přejezd bude zrušen.
- P8002 (Dobrovice, účelová komunikace) – Přejezd bude zrušen, náhradou je nová polní cesta podél trati v délce 830 m vedená od nadjezdu v místě přejezdu /2803.
- P2803 (Sýčina, silnice III/27944) – Náhrada přejezdu nadjezdem v ose komunikace.
- P2804 (Nepřevázka, silnice III/01013) – Stávající přejezd P2804 u obce Nepřevázka bude zrušen a nahrazen silničním nadjezdem umístěným mírně mimo osu stávající komunikace. Základní šířka jízdního pruhu jsou 3,0 m, součástí je i chodník o šířce 2,0 m. Úpravy zahrnují i přístupy na nástupiště. Na nástupiště ve směru Mladá Boleslav bude veden chodník podél násypového tělesa nadjezdu, ze kterého bude ještě vedeno schodiště. Na nástupiště ve směru Nymburk bude vedena rampa napojená na most nad tratí.
- Nový nadjezd (stezka pro chodce a cyklisty) v km 25,430 – Komunikace bude vedena po mostě přes novostavbu trati, celková délka úprav je 244 m.
- Nový nadjezd pro polní cestu v km 27,930 – Z důvodu zachování přístupů na pozemky a funkčnosti sítě polních cest je navržen nadjezd přes novostavbu trati vedenou v zářezu. Dále je navržena přeložka polní cesty. Délka úprav komunikace vedené po nadjezdu 144 m, délka polní cesty vedené podél trati je 280 m.
- Nový silniční nadjezd III/27513 v km 28,856 – Stávající komunikace bude vedena v nové trase po nadjezdu, celková délka úprav je 554 m. Základní šířka jízdního pruhu jsou 3,0 m, součástí je i stezka pro chodce a cyklisty o šířce 3,0 m.
- Cyklostezka pod inundačním mostem v km 29,969 – Stávající komunikace bude přeložena do nové trasy o délce 170 m.
- Nová přístupová komunikace do areálu Vodice – Komunikace bude vedena podél vodoteče Klenice v délce 165 m.

UZEL MLADÁ BOLESLAV

- P4638 (Mladá Boleslav, Jičínská, silnice I/16) – Nový nadjezd na silnici I/16 v km 30,458 – Stávající železniční přejezd P4638 v Jičínské ulici v Mladé Boleslavi bude z důvodu vysokého dopravního momentu přejezdu a prostorových poměrů nahrazen nadjezdem. Součástí náhrady je i přeložka přístupové účelové komunikace k zahrádkářské kolonii a přístupy k technologickým objektům.
- Stávající dálniční nadjezd – přestavba dle nového řešení žst. – Jedná se o úpravy dálničního mostu včetně navazujícího úseku dálnice D10 z důvodu umístění kolejiště žst. Mladá Boleslav předměstí. Pod stávajícím mostem není prostor, bude nahrazen novým s jinou polohou podpěr. Stávající most má tři pole, nový bude mít čtyři pole. Pod mostem je podél svahů uvažováno s výhledovým vedením cyklostezky. Celková délka úprav dálnice je přibližně 600 m.

- Žst. Mladá Boleslav město – v souvislosti s výstavbou zahluobené železniční stanice dojde k úpravě tř. L. Kalmy a V. Köhlera v délce 520 m, úpravě napojení autobusového nádraží a vnitropodnikové komunikace v areálu Škoda Auto včetně mostu. V navazujících stupních je třeba podobu úprav dané lokality řádně projednat s městem Mladá Boleslav.
- Z důvodu vedení trati po estakádě dojde k zániku přejezdů P4636 a P4637.

ÚSEK MLADÁ BOLESLAV (MIMO) – TURNOV

- P2701 (Mladá Boleslav, Debř, ul. U přejezdu) – Ve variantě C2el je navržena náhrada přejezdu podjezdem včetně přeložky komunikace v délce 380 m.
- Přeložka trati v km 45,3 v Bakově nad Jizerou – úprava komunikace v délce 60 m.
- P2706 (Mnichovo Hradiště, silnice II/610) – Náhrada pomocí nadjezdu v ose komunikace.
- P2709 (Mnichovo Hradiště, ul. Hrnčířská) – Ve Variance C2el dojde k přidání druhé koleje a tudíž nebude možno zachovat provoz na stávající ulici Hrnčířská do průmyslového areálu. Je navržena objížděná trasa ve stopě plánovaného obchvatu.
- P2711 (Hoškovice, silnice III/26811) – Z důvody přeložky tratě dojde k zániku přejezdu a komunikace bude přes přeložku převedena silničním nadjezdem.
- P2714 (Březina, polní cesta) – Mezi přejezdy P2714 a P2715 je navržen silniční nadjezd včetně přeložky komunikace II/610 v délce 700 m. Jako náhrada za přejezd P2414 je navržena polní cesta délky 590 m, která je napojena na přeložku komunikace.
- P2715 (Březina, silnice II/610) – Náhrada pomocí nadjezdu v km 56,85 viz předchozí bod. V místě přejezdu vznikne lávka pro pěší.
- P2718 (Loukov u Mnichova Hradiště, účelová komunikace) – Přejezd bude zrušen z důvodu posunu železniční stanice. Bude nahrazen pomocí přejezdu P2717 a novou komunikací podél stanice.
- P2722 (Přepeře, přechod) – Náhrada přechodu pro chodce lávkou.

ÚSEK LOUKOV U M. H. / TURNOV – LIBEREC

Varianta C1

V úseku Turnov – Hodkovice nad Mohelkou zůstane trať zachována beze změn (varianta bez projektu). Stávající trať v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Šimonovice zůstane rovněž beze změn, v tomto úseku je navržena přeložka zahrnující dva tunely (Javorník I a Javorník II).

- K portálům tunelu Javorník byly navrženy přístupové komunikace včetně ploch pro IZS, ve středu tunelu je navržen evakuační výstup s přístupovou komunikací.
- Před jižním portálem tunelu Javorník II bude upravena účelová komunikace v délce 270 m, součástí je přístup k portálu tunelu Javorník II včetně plochy pro IZS.
- Tunel Javorník II má navrženy 3 evakuační výstupy včetně přístupových komunikací.
- P3108 (Šimonovice, ul. Šimonovická) – Přejezd bude nahrazen podjezdem pod přeložkou

trati ve směru od Jeřmanic, přes novostavbu bude komunikace vedena nad portálem tunelu Javorník II. Součástí úprav komunikace je přístupová komunikace k portálu tunelu Javorník II včetně plochy pro IZS.

- P3109 (Šimonovice, ul. Minkovická) – Přejezd bude zrušen.
- P3112 (Liberec, ul. Pilínkovská) – Náhrada přejezdu lávkou.

Varianta C2el

Ve variantě C2el dochází ke zrušení trati přes žst. Sychrov a budou zrušeny přejezdy P3099 a P3100. Přejezdy P3097, P3098, P3101 a P3102 nacházející se na rekonstruovaném úseku trati budou nahrazeny mimoúrovňovými kříženími.

- P3097 (Doubí u Turnova, místní komunikace) – Přejezd bude zrušen a jako náhrada bude sloužit stávající podjezd nacházející se o 330 m jižním směrem, který bude rozšířen.
- P3098 (Doubí u Turnova, silnice II/2797) – Přejezd bude nahrazen silničním nadjezdem.
- P3099 (Doubí u Turnova, silnice II/2797) – Přejezd se nachází na rušeném úseku tratě, komunikace bude rekonstruována.
- P3100 (Doubí u Turnova, polní cesta) - Přejezd se nachází na rušeném úseku tratě, komunikace bude rekonstruována.
- P3101 (Jílové, polní cesta) – Přejezd bude zrušen a komunikace bude vedena pod železničním mostem nacházejícím se o 30 m severněji.
- P3102 (Jílové, silnice III/3527) – Přejezd bude nahrazen silničním nadjezdem.
- K evakuačním výstupům a k portálům tunelů Husa a Jeřmanice jsou navrženy příjezdové komunikace.

2.3.7 Trakční vedení

Zadáním studie proveditelnosti je požadováno napájení soustavou AC 25 kV. Trolejové vedení je navrženo podle typových podkladů „Sestava TV“. Jízdní rychlost činí 80 až 200 km/h. Vzhledem k délkám napájecích úseků je v některých případech navrženo použití soustavy 2 AC 25 kV (2×25 kV) s negativním napájecím vodičem a autotransformatory (viz kapitolu Napájecí stanice).

TRAKČNÍ SOUSTAVY

Použita je trakční soustava:

- AC 25 kV, TT s rychlým vypnutím,
- 2 AC 25 kV, TT s rychlým vypnutím.

ZÁKLADY

Základy jsou hloubené, hranolové (nosné) nebo stupňové (kotevní), provedené dle TKP kap. 31.

STOŽÁRY

Jako nosné na širé trati jsou navrženy ploché příhradové stožáry typu DS. Ve stanicích jsou z důvodu zamezení výstupu veřejnosti na stožár navrženy nosné stožáry trubkové TS, resp. TBS. Jako kotevní jsou navrženy příhradové stožáry BP. Na mostech a případných tunelech budou stožáry včetně uchycení řešeny individuálně.

Stožáry budou využity i pro zavěšení budované drážní napájecí sítě 3 AC 22 kV, která bude provedena závěsnými třífázovými kabely.

VODIČE

Pro **hlavní koleje** je použito trolejové vedení hlavní sestavy „S“ podle typové dokumentace:

trolejový drát Ri 100 mm², 10 kN

nosné lano BzII 50 mm², 10 kN

Na kolejích s rychlostí nad 120 km/h jsou použita přídavná lana.

Pro **vedlejší koleje** ve stanicích je použito vedení vedlejší sestavy „S“ podle typové dokumentace:

trolejový drát Ri 80 mm², 8 kN

nosné lano BzII 50 mm², 8 kN

Na úsecích se soustavou 2 AC 25 kV je použito **negativní napájecí lano** 1× nebo 2×Cu 120 mm², podle výsledků energetických výpočtů. Pro jeho uchycení jsou použita běžná sestavení FS 6 Zesilovací vedení. Pro snížení impedance trakčního obvodu je napájecí lano přednostně umísťováno do vrcholu stožáru nebo na konzoly směrem ke koleji.

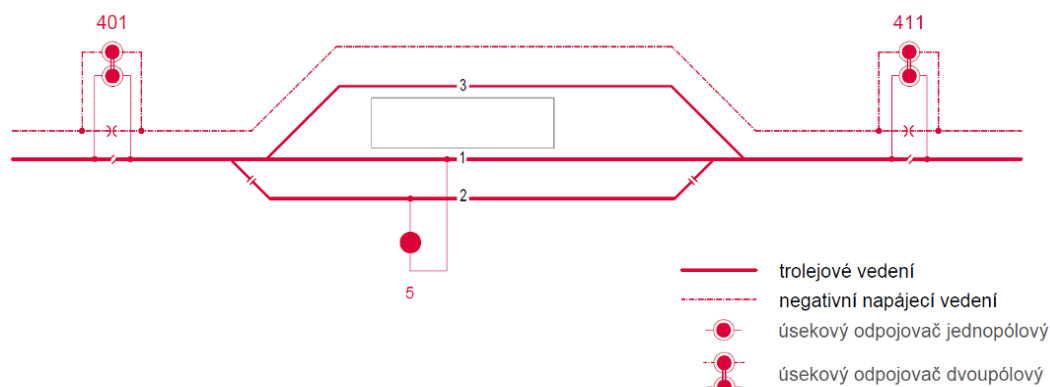
Pro snížení impedance trakčního obvodu, správné působení ochrany a snížení induktivních a kapacitních vlivů střídavé trakce na netrakční zařízení jsou dále použita **zpětná lana**, která vodivě propojují všechny stožáry a prostřednictvím ukolejení jsou spojena se zpětným kolejnicovým vedením. Navržena jsou lana BzII 70 mm², případně AlFe 210 mm².

NAPÁJENÍ A DĚLENÍ

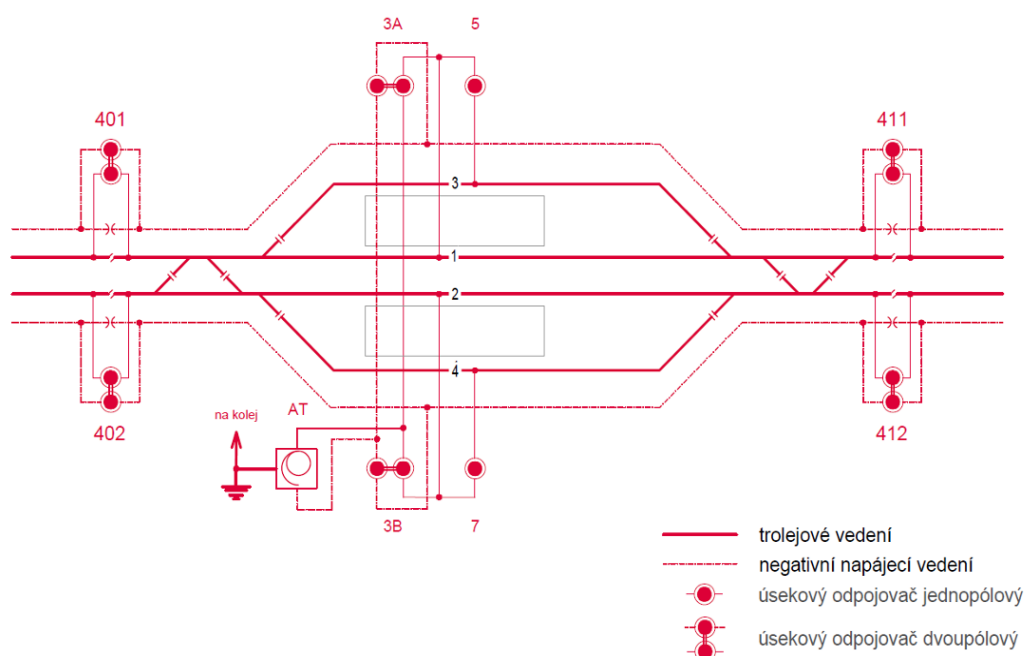
Použita jsou běžná sestavení FS 7 Odpojovače a Napájecí a zpětné vedení. Pro snížení investičních nákladů i nákladů na údržbu bude vzhledem k charakteru provozu vhodné vážit nutnost odpojování jednotlivých kolejí i umísťování elektrických dělení ve stanicích. Cílem by mělo být odstranění odpojovačů v provozu nevyužívaných a tím snížení jejich počtu.

U soustavy 2 AC 25 kV bude nutno u odpojovačů elektrických dělení (č. 401, 411) a příčného spínání kolejí (č. 3) používat dvoupólové odpojovače, vycházející konstrukčně z třífázových úsekových odpojovačů distribuční soustavy AC 22 kV a 35 kV.

Protože obě koleje dvojkolejných vložek pro letmé křižování vlaků budou napájeny z přilehlého jednokolejného úseku jediným napáječem, budou zásadně provozovány příčně propojené. Bude-li AT stanice umístěna na dvojkolejném úseku, bude společná pro obě koleje a současně s ní budou umístěny odpojovače pro paralelní spojení obou vodičů soustavy 2 AC 25 kV. Principiální schémata napájení a dělení stanic na jednokolejném a dvojkolejném úseku soustavy 2 AC 25 kV jsou zobrazeny na následujících obrázcích.



Principiální schéma NaD stanice s AT na jednokolejném úseku,



Principiální schéma NaD stanice s AT na dvoukolejném úseku

ODDĚLENÍ NAPÁJECÍCH ÚSEKŮ

U napájecích stanic a přibližně uprostřed mezi nimi budou zřízeny neutrální úseky podle ČSN EN 50367, které zajistí oddělení úseků napájených z různých fází/různých napájecích stanic. Podle jízdní rychlosti budou použity krátké nebo dělené neutrální úseky podle ČSN EN 50367. Spínací stanice, kromě míst rozvětvení tratí, nebudou vzhledem k možnosti dálkového přenastavení distančních a rozdílových ochran napáječů použity. Neutrální úseky budou kryty návěstí „Vypni proud“ a „Zapni proud“.

UKOLEJNĚNÍ

Ukolejnění bude přímé. Vzhledem k použití zpětného lana je ukolejněn přibližně každý 4. stožár, kde je také proveden svod ze zpětného lana na kolej a mezikolejnicový propoj. U AT stanice je provedeno spojení kolejnicového zpětného vedení se středem autotransformátoru lany CHBU dimenzovanými podle výkonu AT.

2.3.8 Napájecí a spínací stanice

VSTUPNÍ PODKLADY

Vzhledem k tomu, že součástí studie nejsou přesné energetické výpočty, bylo při umísťování a dimenzování napájecích stanic nutno vycházet především z norem, literatury a ze zkušenosti. Podkladem byl odhad intenzity provozu (dané propustností jednokolejných a dvojkolejných úseků), rychlosti (dané stávajícím nebo novým trasováním trati) a podélného profilu (součástí Studie proveditelnosti IKP, 2014).

Přibližné délky úseků, rozhodných pro napájení a průměrné sklony jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 1 Parametry úseků rozhodné pro napájení

Úsek	Délka	Počet kolejí	Průměrný sklon
vých. Skály – Mladá Boleslav	≈65 km, km 10 – km 75	1 kol., 2 kol. km 10 – km 34	-7 ‰ km 10 – km 35 5 ‰ km 40 – km 55 -7 ‰ km 65 – km 75
Lysá n/Labem – Mladá Boleslav	≈35 km, km 0 – km 35	2 kol.	0
Nymburk – Čachovice	≈12 km, km 0 – km 12	1 kol.	2 ‰
Mladá Boleslav – Liberec (C2el)	≈50 km, km 75 – km 125	2 kol. 1 kol. km 89 – km 99 1 kol. km 111 – km 117	8,5 ‰ km 95 – km 120 -12 ‰ km 120 – km 125

Norma ČSN EN 50388, tabulka D.1 udává tyto délky tratě napájené jedním zdrojem v normálních provozních podmínkách (tj. dvojnásobky vzdáleností napájecích stanic):

Tabulka 2 Délky tratí napájených jedním zdrojem

Soustava	Délka napáj. jedním zdrojem		Výkon		
			vysoký	střední	nízký
25 000 V - 50 Hz	km	min	15	15	20
		typ	25	30	35
		max	30	35	40
2 x 25 000 V - 50 Hz	km	min	20	30	30
		typ	30	40	60
		max	50	50	70

Trať Lysá n/Labem – Mladá Boleslav je navrhována dvojkolejná, s rychlostí 160-200 km/h a možností hustého provozu, ovšem je bez výraznějších sklonů. Podobně sklonově příznivá je i jednokolejná trať Nymburk – Čachovice. V úseku Praha – Mladá Boleslav lze očekávat plné využití propustnosti trati regionální dopravu s letmým křížováním na dvojkolejném úseku. Sklonové poměry jsou méně příznivé, rychlost v původní ose je do 120 km/h. Úsek Mladá Boleslav – Liberec bude dopravně zatížen málo, rychlost do 120 km/h, na novostavbách až 200 km/h, úsek Turnov – Liberec je sklonově náročný.

U všech tratí jednotlivé aspekty působí protichůdně a lze tedy uvažovat střední až nízký spotřebovaný výkon, tj. vzdálenost napájecích stanic 40 – 70 km u soustavy AC 25 kV, resp. 60 – 120 km u soustavy 2 AC 25 kV.

Při umísťování napájecích stanic je nutno dodržet jejich vzdálenosti a dále uvažovat s přírodními linkami 110 kV (zakresleny v přílohách). Nutné je i zhodnocení případné odstávky nebo poruchy jedné napájecí stanice. Zde je velmi důležité posoudit pravděpodobnost úplné odstávky vzhledem ke schémátům napájecích stanic s minimálně jednou zálohou důležitých prvků (2 nezávislé přívozy

110 kV, 2 – 3 trakční transformátory). Při dosahované spolehlivosti se pak může jevit požadavek na zachování plného rozsahu provozu i při katastrofické poruše napájecí stanice jako neopodstatněný.

ROZMÍSTĚNÍ NAPÁJECÍCH STANIC

Návrh počítá se změnou soustavy na hlavní trati Kolín – Ústí n/Labem na střídavou soustavu. Podle energetických výpočtů (SÚDOP Praha, 2016) se předpokládá přeměna MR na TT Kolín, Nymburk, Libochovany; výstavba TT Všetaty a zrušení MR Stará Boleslav, Mělník a Hořka.

Varianty C1, Ceko

Elektrizován bude úsek Praha (výh. Skály) – Mladá Boleslav, dlouhý cca 65 km, a úseky Nymburk / Lysá nad Labem – Mladá Boleslav, dlouhé 12+35 km. Sklonově náročné úseky jsou umístěny nevýhodně na koncích prvního jmenovaného úseku. V této variantě se výrazně kladně projeví přechod trati Kolín – Ústí n/Labem na soustavu AC 25 kV. V běžném provozním stavu bude úsek odb. Skály – Mladá Boleslav napájen z TT Všetaty, úsek Nymburk / Lysá nad Labem – Mladá Boleslav z TT Nymburk. TT Všetaty lze buď za tímto účelem doplnit o část 2 AC 25 kV (transformátor + rozváděč), nebo použít tzv. „nepravý“ systém 2 AC 25 kV, tj doplnit pouze autotransformátory dostatečného průchozího výkonu na stávající vývody TT.

V případě výpadku TT Všetaty nebo TT Nymburk bude situace následující. Za podmínky výstavby SpS Mladá Boleslav a napájecího vedení Nepřevážka – Krnsko (mimo žst. Mladá Boleslav) vznikne prakticky okružní síť Nymburk – Všetaty – Mladá Boleslav – Nymburk. Při dobře navržených ochranách (směrové ochrany) a zapojení (okruh nutno napájet z jediné fáze) tak lze očekávat, že i v případě výpadku bude možné zachovat alespoň omezený provoz včetně napájení trati výh. Skály – Všetaty. Nebude tedy vůbec nutná napájecí stanice Mladá Boleslav. Toto však bude nutné ověřit přesnějšími energetickými výpočty. V úseku Čakovice – Mladá Boleslav je použita soustava 2 AC 25 kV s pěti AT stanicemi pro zajištění dostatečné přenosové schopnosti.

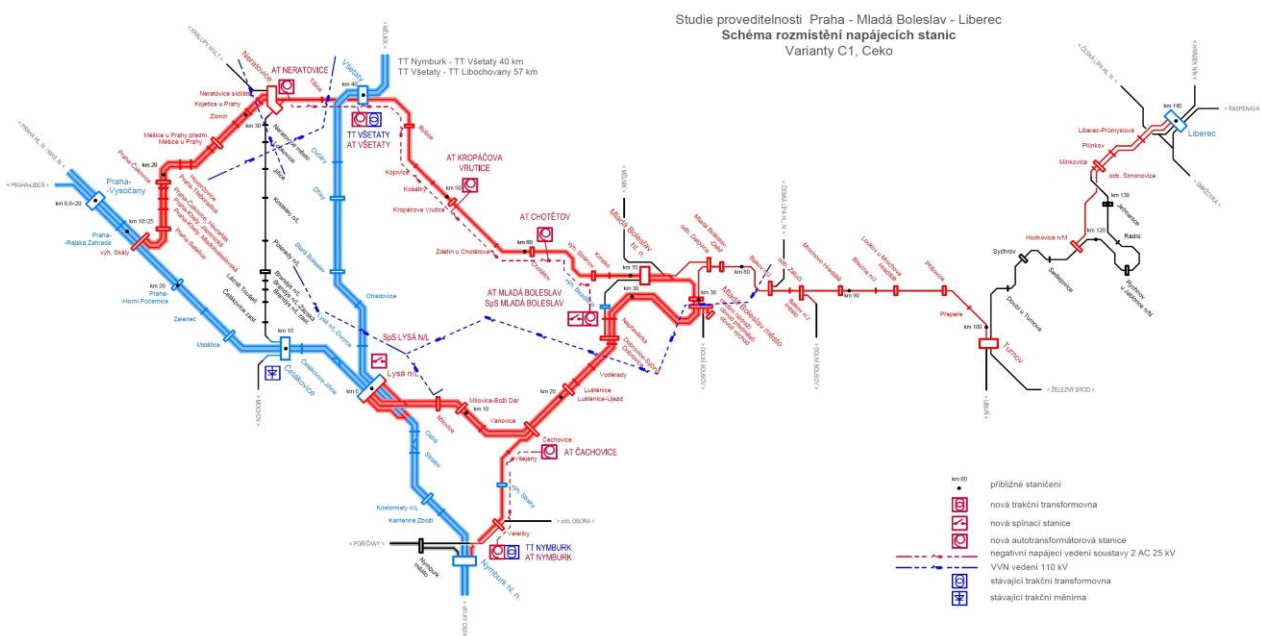


Schéma rozmístění napájecích stanic, varianty C1, Ceko

Varianta C2el

Jedná se o předchozí variantu rozšířenou o elektrizaci trati Mladá Boleslav – Liberec, dlouhé po stavbě přeložek 50 km. V této variantě musí být doplněna TT Turnov, kterou současně bude možné využít na napájení části tratí Všetaty – Mladá Boleslav a Nymburk / Lysá nad Labem – Mladá Boleslav prostřednictvím SpS Mladá Boleslav. Při výpadku TT Nymburk nebo TT Všetaty pak bude

možné tyto tratě napájet celé. Při výpadku TT Turnov bude nutno ověřit energetickými výpočty, zda bude možné napájet celou trať Všetaty – Liberec ze Všetat (85 km), nebo jen po cca žst. Turnov (60 km, před sklonově náročný úsek). Vzhledem k menšímu významu, krátké vzdálenosti a slabému provozu však bude možné i při negativním výsledku výpočtů připustit havarijní nebo výlukové nasazení nezávislé trakce, případně náhradní dopravy po silnici I/35 (25 km).

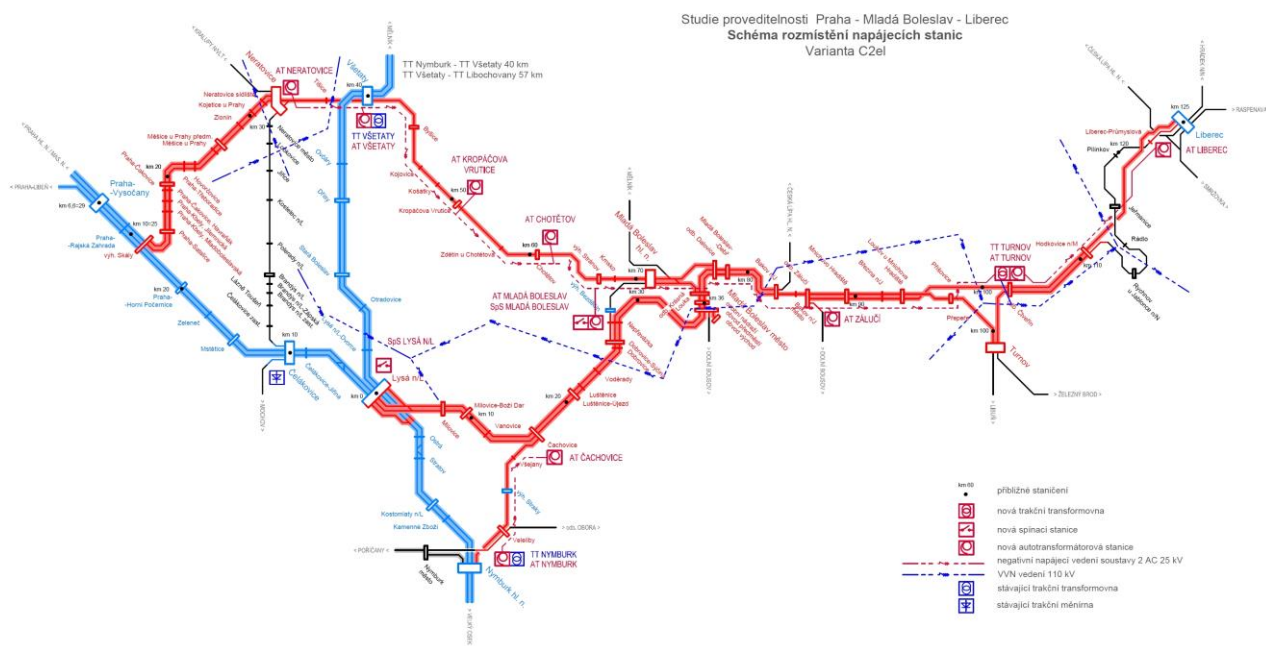


Schéma rozmístění napájecích stanic, varianta C2el

Varianta Deko

Technické řešení ve variantě Deko vychází z varianty Ceko, přičemž je vypuštěn úsek Všetaty – Mladá Boleslav, včetně jeho elektrizace. Z důvodu zálohového napájení je navržena TT Mladá Boleslav, která bude prakticky sloužit jen pro napájení v případě výpadku TT Nymburk. Nelze totiž očekávat zálohu z TT Všetaty (Všetaty – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav 62 km).

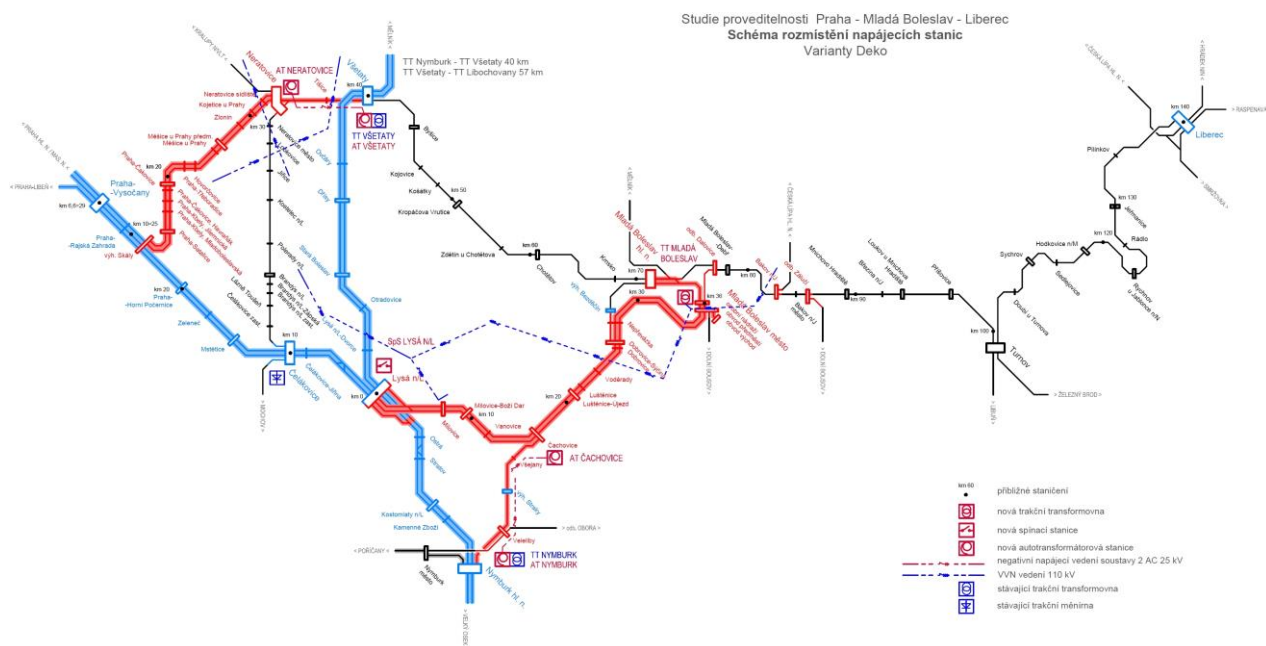


Schéma rozmístění napájecích stanic, varianta Deko

TECHNICKÝ POPIS NAPÁJECÍCH A SPÍNACÍCH STANIC

Výkon a zapojení napájecích stanic (do „T“, do „V“) bude nutno určit na základě výsledků přesnějších energetických výpočtů a parametrů sítě 110 kV (zkratových výkonů, požadavků na nesymetrii). Na základě zkušeností lze odhadnout, že výkon trakčních transformátorů bude 12 – 16 MVA a průchozí výkon autotransformátorů 3 – 5 MVA (tj. typový výkon 1,5 – 2,5 MVA).

Trakční transformovna (TT) soustavy AC 25 kV

Rozvodna 110 kV venkovní vzduchem izolovaná, trať 1f 110/25 kV venkovní olejová, rozváděč 25 kV vnitřní izolovaný vzduchem / izolací (bez SF₆), vývody kabelové, transformátor kompenzace 25/<1 kV venkovní olejový, kompenzace spínaná (tyristorové spínače) s induktivními a kapacitními hrazenými stupni, vlastní spotřeba se zajištěnou sítí 110 V DC a 230 V AC. Transformátor 3f 110/22 kV pro napájení drážní sítě, rozváděč 22 kV vnitřní izolovaný SF₆.

Trakční transformovna (TT) soustavy 2 AC 25 kV

Rozvodna 110 kV venkovní vzduchem izolovaná, trať 1f 110/2×25 kV venkovní olejová, rozváděč vnitřní 2×25 kV izolovaný vzduchem / izolací (bez SF₆) s elektrickou vazbou vypínačů, vývody kabelové, transformátor kompenzace 50/<1 kV venkovní olejový, kompenzace spínaná (tyristorové spínače) s induktivními a kapacitními hrazenými stupni, vlastní spotřeba se zajištěnou sítí 110 V DC a 230 V AC. Transformátor 3f 110/22 kV pro napájení drážní sítě, rozváděč 22 kV vnitřní izolovaný SF₆.

Spínací stanice (SpS) soustavy AC 25 kV

Rozváděč 25 kV vnitřní izolovaný vzduchem / izolací (bez SF₆), vývody kabelové, vlastní spotřeba se zajištěnou sítí 110 V DC a 230 V AC.

Spínací stanice (SpS) soustavy 2 AC 25 kV

Rozváděč vnitřní 2×25 kV izolovaný vzduchem / izolací (bez SF₆) s elektrickou vazbou vypínačů, vývody kabelové, vlastní spotřeba se zajištěnou sítí 110 V DC a 230 V AC.

Autotransformátorová (AT) stanice

Autotransformátor 1f 2×25 kV venkovní olejový, rozváděč vnitřní 2×25 kV izolovaný vzduchem / izolací (bez SF₆) s elektrickou vazbou vypínačů, vývody kabelové.

2.3.9 Napájení netrakčních odběrů

Napájení netrakčních odběrů je navrženo na základě příslušných norem, tedy především normy ČSN 376605 ed.2 a TNŽ 342620. Napájecími body napájecí stanice v případě elektrizovaných úseků. U neelektrizovaných úseků nebo pro doplnění napájení na vhodných místech, bude napájení z rozvodu 22kV. Napěťová soustava 22kV 50Hz IT. Kabel propojující jednotlivé napájecí body bude buď závěsný na trakčních stožárech, nebo položený v zemi. Důležité odběry, tedy odběry zabezpečovacího zařízení a dalších zařízení 1. a 2. stupně důležitosti, budou doplněny o napájení nn z distribuční sítě. Pokud by napájení důležitých zařízení v některých stanicích bylo většího rozsahu, pak by v takové stanici vznikla transformovna 22/0,4kV napojená z distribuční sítě.

2.3.10 Dálková řídicí technika

Řešení dálkové řídicí techniky se bude řídit platnými předpisy a směrnicemi příslušného provozovatele dráhy SŽDC s.o.

Pro jednotlivé elektrické stanice (TT, SpS, NTS, STS, TTS, PTS a TS) a další významná zařízení (ovládání úsekových odpojovačů a pod) budou zřízeny přístupové body do nadřazené komunikační sítě SŽDC s.o. s přidělenou IP adresou dle příslušné směrnice příslušným odbornou složkou SŽDC s.o. Protokol komunikace a vlastní hardwarové zařízení pro komunikaci bude určen příslušnými směrnicemi, schválenými Technickými podmínkami a případně prokazatelně schválen příslušnou odbornou složkou SŽDC s.o.

Dle rozsahu elektrické stanice nebo jiného významného zařízení bude zřízen systém SKŘ se staniční komunikací s oddělenými protokoly a IP adresami, tento systém SKŘ je oddělen od nadřazené komunikační sítě SŽDC s.o., tvoří jej autonomní systém a s nadřazenou komunikační sítí SŽDC komunikuje výhradně přes zařízení DŘT (typicky PC nebo PLC jako koncentrátor dat). Systém SKŘ tvoří typicky ochrany elektrických zařízení (typicky IED), prvky automatizace rozvodu (typicky PLC, TouchScreen, promyslová PC) a zařízení pro diagnostiku rozvodu (typicky DownRec).

3. TECHNICKÝ PRŮKAZ ZASTÁVKY MLADÁ BOLESLAV VÝCHOD

Dle požadavků Středočeského kraje resp. IDSK bylo zpracováno posouzení možností umístění zastávky Mladá Boleslav východ resp. Mladá Boleslav Jičínská. Kromě zadané lokality v prostoru mezi dálnicí D10 a silnicí I/16 zhruba v km 33,3-33,9 (dále jako „prostor zhlaví“) byly posouzeny ještě další dvě, z pohledu zpracovatele přípustná umístění zastávky – za dálnicí D10 směrem k žst. Mladá Boleslav město, zhruba v km 34,0-34,3 (dále jako „prostor staničních kolejí“) a za silnicí I/16 směrem k odb. Bezděčín, zhruba v km 33,0-33,2 (dále jako „prostor záhlaví“). Na pracovních jednáních případně v obdržených připomínkách byly průběžně uváděny dvě různá pojetí řešené zastávky, a to zaprvé jako zastávka pro obsluhu obchodní zóny a rozvíjející se průmyslové zóny s významem spíše pro místní dopravu, a zadruhé jako zastávka s terminálem veřejné dopravy a s parkovištěm P+R sloužící zejména obyvatelům z území východně od Mladé Boleslavi pro cesty do sousedních regionů (např. do Prahy), tedy zastávka sloužící meziregionální dopravě. Protože jsou požadavky vyplývající z těchto dvou pojetí v řadě otázek protichůdné, byla vyvinuta snaha posoudit oba uvažované přístupy. V posouzení jsou zohledněny některé poznatky z pokračující přípravy záměru v rámci ZP Bezděčínská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ. Nástupiště zastávky jsou uvažovány délky 220 m.

Posouzení přepravního potenciálu zastávky je součástí přílohy A-004.

3.1 Zastávka v prostoru záhlaví

Prostor „záhlaví“ je prostor zhruba v rozmezí km 33,0-33,2 (staničení dle SP) umístěný jižně od silnice I/16. Silnice I/16 se v současném stavu úrovněově kříží s železniční tratí, v záměru bude křížení upraveno na mimoúrovňové s vedením silnice na nadjezdu. Železniční trať Čachovice – Mladá Boleslav město je vedena ve směrovém oblouku $R=500$ m, v řešeném prostoru se od ní odklání trasa jednokolejné trati ve směru Dolní Bousov.

STAVEBNĚ-TECHNICKÁ HLEDISKA

Umístění nástupiště zastávky vyžaduje úpravu GPK směrového oblouku $R=500$ m. Za účelem dodržení normových hodnot je třeba snížit převýšení oblouku minimálně na 110 mm, což se projeví poklesem traťové rychlosti o 5 km/h, který je ale řešitelný mírným zvětšením poloměru oblouku o jednotky metrů.

Do „prostoru záhlaví“ je uvažovaná zastávka umístitelná za cenu nepatrných změny technického řešení na úrovni GPK, bez většího zásahu do dalších prvků infrastruktury. Je třeba nicméně upozornit, že takové parametry jsou pro umístění nástupiště z pohledu normy ČSN 73 4959 na limitních popř. maximálních hodnotách.

DOPRAVNĚ-TECHNOLOGICKÁ HLEDISKA

Zřízení zastávky v této poloze sníží propustnost bezděčínského zhlaví a zásadně zhorší podmínky pro vedení vlaků nákladní dopravy a uspořádání taktové skupiny vlaků osobní dopravy v žst. Mladá Boleslav město.

HLEDISKA ÚZEMNÍ OBSLUHY A MÍSTNÍCH VAZEB

Jako referenční bod pro posouzení docházkových vzdáleností je uvažován střed řešeného prostoru, tj. km 33,1. Jsou uvažovány co nejpřímější docházkové cesty, v některých případech vyžadující vybudování přemostění nebo podchodů přes silnice nebo železnice. Vzhledem ke složitosti území lze předpokládat, že reálné docházkové vzdálenosti mohou být delší.

Docházkové vzdálenosti do hlavních lokálních cílů jsou následující:

- | | |
|--|-------------|
| • Obchodní zóna jižně od I/16 (OC Olympia aj.) | 450-650 m |
| • Průmyslová zóna Řepov-Plazy (okružní křižovatka mezi halami) | 600 m |
| • Obchodní zóna v okolí třídy L. Kalmy a V. Köhlera | 1100-1250 m |

Zastávka je schopná kvalitně obsloužit obchodní zónu jižně od I/16 i průmyslovou zónu Řepov-Plazy.

HLEDISKA UMÍSTĚNÍ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU A PARKOVIŠTĚ P+R

Řešený prostor je málo zastavěn a po obou stranách železniční trati nabízí dostatek prostoru k vybudování zachytných parkovišť pro řádově stovky až tisíce automobilů. Příjezd do lokality od napájecích komunikací je poměrně krátký a snadný.

3.2 Zastávka v prostoru zhlaví

Prostor „zhlaví“ je prostor zhruba v rozmezí km 33,3-33,9 (staničení dle SP) umístěný mezi dálnicí D10 a silnicí I/16. Dálnice D10 je vedena na mostě přes železniční trať, který bude v rámci záměru přestavěn (výškově upraven a prodloužen), za účelem zajištění dostatečného prostoru pro požadovaný počet kolejí. Silnice I/16 se v současném stavu úrovnově kříží s železniční tratí, v záměru bude křížení upraveno na mimoúrovňové s vedením silnice na nadjezdu. Kromě infrastruktury budované nebo měněné tímto záměrem je prostorem uvažováno vést novou silnici II/610, propojující MÚK Bezděčín a MÚK Kosmonosy. Nová silnice prostorem prochází na estakádě křížící železniční trať v km 33,650. V km 33,815 trať dále kříží navržená propojka mezi novou silnicí a MÚK Mladá Boleslav.

STAVEBNĚ-TECHNICKÁ HLEDISKA

Umístění zastávky do řešeného prostoru je možné pouze za cenu přepracování návrhu zhlaví železniční stanice. To se velmi pravděpodobně projeví větším zásahem do pozemků severně od manipulačního kolejíště Mladá Boleslav východ. Majitelem části těchto pozemků je Škoda Auto a.s., z jejíž strany byl v průběhu návrhu technického řešení kladen velký důraz na minimalizaci záborů, kvůli plánované výstavbě výrobních hal. V souvislosti s přestavbou zhlaví bude muset být upraven i návrh silničních mostů, přičemž kvůli neúměrnému prodlužování mostních polí není vhodné umisťovat nástupiště do prostoru těchto křížení. Prostor pro umístění nástupišť se tak zúžil na rozmezí km 33,3-33,6, tj. prostor začátku směrového oblouku R=500 m, protože pouze zde je vzájemná vzdálenost mezi sousedními silničními mosty delší než 220 m. Oproti doloženému technickému řešení je v navazujícím stupni do tohoto prostoru uvažováno umístění čtveřice odstavných kolejí délky 240 m pro osobní soupravy, se zázemím pro jejich provozní ošetření, což je v přímé kolizi s případným umístěním zastávky.

Z výše uvedených důvodů je uvažovaná zastávka do „prostoru zhlaví“ velice obtížně umístitelná, resp. je umístitelná pouze za cenu velmi zásadní změny technického řešení všech v lokalitě uvažovaných (soukromých i veřejných) záměrů.

DOPRAVNĚ-TECHNOLOGICKÁ HLEDISKA

Z mnoha důvodů (provozních i technických) není vhodné umístění nástupišť přímo do zhlaví stanice. Nástupiště lze umístit buď do prostoru staničních kolejí nebo do prostoru záhlaví. Dopravně-technologická hlediska pro tyto dva případy jsou popsány v příslušných kapitolách.

HLEDISKA ÚZEMNÍ OBSLUHY A MÍSTNÍCH VAZEB

Jako referenční bod pro posouzení docházkových vzdáleností je uvažován střed řešeného prostoru, tj. km 33,6. Jsou uvažovány co nejpřímější docházkové cesty, v některých případech vyžadující vybudování přemostění nebo podchodů přes silnice nebo železnice. Vzhledem ke složitosti území lze předpokládat, že reálné docházkové vzdálenosti mohou být delší.

Docházkové vzdálenosti do hlavních lokálních cílů jsou následující:

- | | |
|--|-----------|
| • Obchodní zóna jižně od I/16 (OC Olympia aj.) | 350-450 m |
| • Průmyslová zóna Řepov-Plazy (okružní křižovatka mezi halami) | 700 m |
| • Obchodní zóna v okolí třídy L. Kalmy a V. Köhlera | 600-750 m |

Zastávka umístěná v „prostoru zhlaví“ leží zhruba v těžišti dostupnosti uvažovaných lokálních cílů a jedná se tak o optimální polohu.

HLEDISKA UMÍSTĚNÍ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU A PARKOVIŠTĚ P+R

Vzhledem k výše uvedeným limitům je řešený prostor pro umístění terminálu a parkoviště poměrně stísněný. Teoreticky využitelný je zhruba trojúhelníkový prostor mezi stávající tratí, MÚK Mladá Boleslav a silnicí I/16, částečně zasahující do stávající zahrádkářské kolonie, o rozloze zhruba 11 500 m². Využitelnost území je negativně ovlivněna navrhovanou estakádou silnice II/610 a umístěním vysílače. Do prostoru je možné umístit parkoviště P+R o teoretické kapacitě cca 550 automobilů, reálně ale méně. Umístění parkovacích domů je problematické. Příjezd do lokality od napájecích komunikací okolo obchodního domu je poměrně zdlouhavý.

3.3 Zastávka v prostoru staničních kolejí

Prostor „staničních kolejí“ je prostor zhruba v rozmezí km 34,0-34,3 (staničení dle SP) umístěný mezi dálnicí D10 a začátkem souběhu železniční trati a třídy L. Kalmy a V. Köhlera. Dálnice D10 je vedena na mostě přes železniční trať, který bude v rámci záměru přestavěn (výškově upraven a prodloužen), za účelem zajištění dostatečného prostoru pro požadovaný počet kolejí. Kromě infrastruktury budované nebo měněné tímto záměrem je prostorem uvažováno vést novou cyklostezku překonávající navrhované kolejiště lávkou vedenou souběžně s dálničním mostem ve vzdálenosti do 50 m severozápadně. Nová cyklostezka křížící železniční trať v zhruba km 34,0.

STAVEBNĚ-TECHNICKÁ HLEDISKA

Umístění nástupišť zastávky vyžaduje rozšíření osově vzdálenosti kolejí, což se projeví požadavkem na prodloužení nebo přeuspořádání polí dálničního mostu a cyklistické lávky a ve svém důsledku může mít dopad až do bezděčinského zhlaví stanice. Prodloužení mostních polí vyvolává požadavek na zvýšení tloušťky nosné konstrukce, což si (kvůli omezením možnostem zahlobení trati z důvodu odvodnění) vyžádá prodloužení úprav dálnice včetně možného zásahu do MÚK Mladá Boleslav. Lze očekávat i požadavek na posun třídy L. Kalmy a V. Köhlera jižním směrem. Posun kolejiště směrem do vlečky Škoda Auto není možný.

Z výše uvedených důvodů je uvažovaná zastávka do „prostoru staničních kolejí“ umístitelná za cenu změny technického řešení některých prvků navrhované infrastruktury s možným přesahem do okolní existující i výhledové infrastruktury.

DOPRAVNĚ-TECHNOLOGICKÁ HLEDISKA

Zřízení zastávky v této poloze má vliv na propustnost bezděčinského zhlaví v souvislosti s prodloužením obsazení daného úseku. Negativní dopady na vedení nákladní dopravy jsou menší než v případě umístění zastávky v záhlaví stanice, dopady na uspořádání taktové skupiny vlaků osobní dopravy v žst. Mladá Boleslav město se nemění.

HLEDISKA ÚZEMNÍ OBSLUHY A MÍSTNÍCH VAZEB

Jako referenční bod pro posouzení docházkových vzdáleností je uvažován střed řešeného prostoru, tj. km 34,15. Jsou uvažovány co nejpřímější docházkové cesty, v některých případech vyžadující vybudování přemostění nebo podchodů přes silnice nebo železnice. Vzhledem ke složitosti území lze předpokládat, že reálné docházkové vzdálenosti mohou být delší.

Docházkové vzdálenosti do hlavních lokálních cílů jsou následující:

- | | |
|--|------------|
| • Obchodní zóna jižně od I/16 (OC Olympia aj.) | 950-1050 m |
| • Průmyslová zóna Řepov-Plazy (okružní křižovatka mezi halami) | 1250 m |
| • Obchodní zóna v okolí třídy L. Kalmy a V. Köhlera | 350 m |

Zastávka umístěná v „prostoru staničních kolejí“ ztrácí smysl jako obslužný bod pro obchodní zónu u silnice I/16 a průmyslovou zónu Řepov-Plazy, jelikož jsou oba cíle vzdálené více než 1 km.

Zastávka je schopná kvalitně obsloužit obchodní zónu v okolí třídy L. Kamly a V. Köhlera a může sloužit i obyvatelům obytných domů v Zalužanské ulici. Zastávka v této poloze plní funkci městské dopravy, je otázkou k diskusi, zda je taková funkce pro železnici v tomto konkrétním případě žádoucí či nikoliv.

HLEDISKA UMÍSTĚNÍ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU A PARKOVIŠTĚ P+R

Řešený prostor je již v dnešní době relativně hustě zastavěn průmyslovou, obchodní nebo obytnou zástavbou. Kvůli efektivitě využití prostoru je žádoucí zde neuvažovat s výstavbou parkoviště, ale pouze parkovacího domu. Využitelné prostory pro umístění parkovacího domu menšího objemu jsou v území mezi současnou železniční tratí, obchodním centrem a Zalužanskou vodotečí nebo v prostoru zahrádkářské kolonie v ohybu třídy L. Kamly a V. Köhlera.

Pokud by měl uvažovaný terminál sloužit obyvatelům území východně od Mladé Boleslavi, není tento prostor pro jeho výstavbu vhodný. Oproti ostatním polohám je tato nejvzdálenější, navíc vyžadující průjezd frekventovanou MÚK Mladá Boleslav. Z pohledu dopravy ve městě by se navíc jednalo o nežádoucí zbytnou dopravu.

4. ZHODNOCENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V následující kapitole je sledována průchodnost jednotlivých úseků (variant) z hlediska životního prostředí. Jednotlivé složky životního prostředí, které mohou být dotčeny realizací předmětné stavby, byly hodnoceny na základě níže uvedených zákonů. Konkrétní dotčené prvky jsou podrobněji popsány v následující kapitole. V konečném výsledku a zhodnocení budou tyto úseky pospojovány do jednotlivých variant:

Varianta C1; varianta C2el., Ceko, Deko

Šířka koridoru byla zvolena 60 m na obě strany od osy koleje, celková šířka posuzovaného koridoru tak činí 120 m po celé délce jednotlivých úseků (variant).

Hodnocení železniční trati vyháází z metodiky *Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby TP 181*, které definují rezistenci územních prvků.

Součástí zhodnocení je mapový výstup dokládající rezistenci území (dle níže popsané metodiky).

NATURA 2000

Na základě svého členství v Evropské unii sjednocuje Česká republika národní ochranu přírody s právními předpisy EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků a Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

Výsledkem je vytvoření soustavy chráněných území evropského významu – Natura 2000 (EVL – evropsky významné lokality a PO – ptačí oblasti), což jsou lokality chránící nejvzácnější a nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a nejcennější přírodní stanoviště.

Ochrana těchto EVL a PO je dána zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (§ 45a – § 45i).

Zvláště chráněná území

Zvláštní územní ochranou se rozumí přísnější režim ochrany, vztažený na konkrétní území s přesným plošným vymezením dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (§ 14 – § 45).

Zvláště chráněná území (ZCHÚ) jsou vyhlášována v kategoriích, určených v § 14 takto: národní parky (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP), přírodní památky (PP).

PŘÍRODNÍ PARK

Přírodní park je obecně chráněné území podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Přírodní parky zřizují krajské úřady vyhláškou, ve které omezují činnosti, jež by mohly vést k rušení, poškození nebo k zničení dochovaného stavu území, cenného pro svůj krajinný ráz a soustředěné estetické a přírodní hodnoty.

PAMÁTNÝ STROM

Podle § 46 zákona o ochraně přírody lze mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromohadí vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy. Památné stromy je zakázáno poškozovat, ničit a rušit v přirozeném vývoji; jejich ošetřování je prováděno se souhlasem orgánu, který ochranu vyhlásil. Je-li třeba památné stromy zabezpečit před škodlivými vlivy z okolí, vymezí pro ně orgán ochrany přírody, který je vyhlásil, ochranné pásmo, ve kterém lze stanovené činnosti a zásahy provádět jen s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody. Pokud tak neučiní, má každý strom základní ochranné pásmo ve tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene měřeného ve výši 130 cm nad zemí. V tomto pásmu není dovolena žádná pro památný strom škodlivá činnost, například výstavba, terénní úpravy, odvodňování, chemizace.

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Významný krajinný prvek (VKP) je definován zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (§ 3 odst.1b)) jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou vymezeny ve dvou rovinách: Významnými krajinnými prvky ze zákona jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje orgán ochrany přírody dle § 6 zákona, tj. registrované významné krajinné prvky.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (§ 3 odst.1a) a § 4). Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozmeněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- nadregionální
- regionální
- místní (lokální) – ve studii řešeny nebyly

VODNÍ ZDROJE

Ochrana vod je zajištěna dle zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon ve znění pozdějších předpisů.

Dalším dokumentem, který se týká ochrany vod, je Rámcová směrnice o vodách (RSV) 2000/60/ES Evropského parlamentu a Rady, ustanovuje rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky. Účelem této směrnice je stanovit rámec pro ochranu vnitrozemských povrchových vod, brakických, pobřežních a podzemních vod (vztahuje se tedy na veškeré vodstvo). Jejím cílem je pak především zabránit dalšímu zhoršování stavu a ochránit a zlepšit stav vodních ekosystémů (spolu se suchozemskými ekosystémy, na nich závislých) a vodního prostředí, podpořit udržitelné užívání vod, zajistit snižování znečišťování podzemních vod a přispět ke zmírnění účinku povodní a období sucha. Při přípravě, výstavbě a provozu je třeba postupovat v souladu s článkem 4.7. směrnice.

OVZDUŠÍ

Ochrana ovzduší je zajištěna zákonem č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší v platném znění.

NEROSTNÉ ZDROJE:

Nerostné zdroje jsou chráněny dle zák. č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Ochrana pozemků zemědělského půdního fondu je zajištěna zák. č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu dle znění pozdějších předpisů (změna č.184/2016 Sb.) a dle vyhl. MŽP č.13/1994 Sb. (změna č.153/2016 Sb.), kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.

LESNÍ POZEMKY

Ochranu lesních pozemků zajišťuje zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon).

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

Pro tuto oblast platí ustanovení zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

HLUK A VIBRACE

Problematicku hluku a vibrací řeší zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí vyhláška nařízení vlády č. 272/2011 Sb. dle platných limitů se navrhuje protihluková a antivibrační opatření (protihlukové stěny, antivibrační rohože apod.). Protihlukové stěny se navrhuje v místech, kde trať sousedí s obytnou zástavbou a je předpoklad zasažení obyvatel nadlimitním hlukem z provozu železnice. Protihluková opatření se týkají stávající obytné zástavby. Podrobný návrh protihlukových opatření bude proveden na základě hlukové studie, která bude zpracována v dalším stupni dokumentace pro vybranou variantu.

POPIS METODIKY

Principem modelu je výsledná syntetická mapa z jednotlivých kategorizačních map, ze kterých se pro každý bod území promítne vždy hodnota s nejvyšší rezistencí. Jedná se o základní modelový přístup použitelný z hlediska životního prostředí a územní průchodnosti. Vysoká hodnota určitého prvku nemůže být překryta nižšími hodnotami.

Rezistence krajinného prvku je modelová veličina vyjadřující potenciální neprůchodnost prvku pro liniovou stavbu. Nabývá libovolných hodnot v intervalu /0; 1/.

Ke každému hodnocenému prvku může být tedy přiřazena modelová hodnota rezistence (k) v intervalu /0; 1/. Tato hodnota rezistence představuje současně i měřítko priority, kterou má daný prvek při hledání optimálního vedení trasy. Obecnou snahou je, aby se trasa vyhýbala prvkům s nejvyšší rezistencí.

Základní pomůckou pro provedení kategorizace je převodní klíč, který zařadí každý hodnocený prvek do příslušné kategorie a případně mu přiřadí konkrétní hodnotu rezistence. Tím se dosáhne převodu prvků do 5-ti členné barevné škály a jeho zobrazení v kategorizační mapě.

Za sestavení kategorizačního klíče je zodpovědný vždy řešitel úkolu, s ohledem zdali se hodnotí vliv na životní prostředí nebo vliv na územní průchodnost.

Kategorie rezistence	Rezistence (k)	Popis	Barevné označení
K1	1,0 – 0,81	Území vysoce citlivé	červená
K2	0,8 – 0,61	Území kompromisní, vysoce hodnotné	oranžová
K3	0,6 – 0,41	Území kompromisní, středně hodnotné	žlutá
K4	0,4 – 0,21	Území kompromisní, méně hodnotné	světle zelená
K5	0,2 – 0,0	Území volné	tmavě zelená

4.1 Dotčené prvky životního prostředí

Rámcová verbálně numerická stupnice
<p>POČET BODŮ: 1</p> <p>Obecně velmi příznivý dopad - významně kladný vliv (dílčí nepříznivý vliv je minimalizován)</p> <p>POČET BODŮ: 2</p> <p>Kladný vliv převažuje, ale je málo významný</p> <p>POČET BODŮ: 3</p> <p>Vyjadřuje neutrální nebo žádný vliv; popř. nejsou vytvořeny předpoklady pro interakci s konkrétní</p> <p>oblastí/složkou ŽP</p> <p>POČET BODŮ: 4</p>

Záporný vliv převažuje, ale je málo významný

POČET BODŮ: 5

Obecně velmi nepříznivý dopad - významný záporný vliv (dílčí příznivý vliv je minimální)

Poznámka:

Jde o nepřímou závislost ve prospěch kvality ŽP a bezpečnosti podle zásady „čím vyšší, tím horší!“ (jinými slovy počet bodů odpovídá standardnímu školnímu známkování: 1 = nejlepší hodnocení).

4.1.1 Úsek Výh. Skály – Všetaty

NATURA 2000

Název	ID	ORP	Střet
EVL Píščina u Tišic	CZ0212023	Neratovice	Koridor
EVL Všetatská černava	CZ0210034	Neratovice	Stávající trasa i koridor

Stávající trasa je vedena je v km cca 36,3 – 36,8 vedena podél EVL Píščina u Tišic (v nejbližším místě je hranice EVL vzdálena cca 3,5 m od osy koleje). Do této EVL zasahuje pouze vymezený koridor.

Dále stávající trasa prochází v km cca 38,4 – 38,55 severní částí EVL Všetatská černava.

Ptačí oblasti se v dotčeném území nenacházejí.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Název	ID	ORP	Střet	Ochranné pásmo
PP Píščina u Tišic	1026	Neratovice	Koridor	Zákonné
PR Všetatská černava	1025	Neratovice	Stávající trasa i koridor	Zákonné

Stávající trasa prochází v km cca 36,2 – 36,9 zákonným ochranným pásmem přírodní památky (PP) Píščina u Tišic. Do PP zasahuje vymezený koridor. Tato PP má zákonné ochranné pásmo v šíři 50 m od hranice území.

Dále stávající trasa prochází v km cca 38,4 – 38,5 severní částí přírodní rezervace (PR) Všetatská černava. Tato PR má zákonné ochranné pásmo v šíři 50 m od hranice území.

PŘÍRODNÍ PARK

V dotčeném území se nenachází.

PAMÁTNÝ STROM

V dotčeném území se nenachází.

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Trasa zasahuje několikrát do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky (viz vodní zdroje). Dále v k.ú. Hovorčovice, Měšice u Prahy trasa protíná lesní pozemky.

Registrované VKP se v dotčeném území nenachází.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY (ÚSES)

Úsek křížuje následující regionální a nadregionální ÚSES:

Název	ID	ORP	Střet
NRBK Stříbrný roh – Polabský luh + OP	10	Neratovice	Stávající trasa (bez rozšíření)

VODNÍ ZDROJE

OPVZ se v dotčeném území nenachází.

CHOPAV se v dotčeném území nenachází.

Úsek zasahuje do následujících záplavových území:

Záplavové území	Název vodního toku	ORP	Střet
Q5, Q20, Q100, Qakt	Mratínský potok	Praha	Trasa i koridor – rozšíření z jedné na dvě koleje
Q5, Q20, Q100, Qakt	Labe	Neratovice	Nový mostní objekt

Trasa křížuje následující vodní toky:

Název vodního toku	Katastrální území
Vinořský potok	Kbely
Mratínský potok	Čakovice
Třeboradický potok	Třeboradice
Mirovický potok	Třeboradice
Hovorčovický potok	Hovorčovice
Líbeznický potok	Líbeznice
Zlonínský potok	Zlonín
2 x bezejmenný vodní tok	Zlonín
Kojetický potok	Kojetice u Prahy
3 x bezejmenný vodní tok	Zlonín
Labe	Neratovice
Tišický potok	Tišice
1 x bezejmenný vodní tok	Tišice

NEROSTNÉ ZDROJE

K dotčení nerostných zdrojů nedojde. V zájmovém území se nenacházejí vymezená chráněná ložisková území a nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Všechny dobývací prostory jsou v dostatečné vzdálenosti od trati.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Trasa je vedena převážně ve stávající stopě. K zásahu do 1. třídy ZPF dojde z důvodu napřímení nebo rozšíření trasy v k.ú. Kyje, Satalice, Kbely, Čakovice, Třeboradice, Veleň, Hovorčovice, Měšice u Prahy, Kojetice u Prahy.

LESNÍ POZEMKY

V k.ú. Hovorčovice a Měšice u Prahy trasa protíná lesní pozemky.

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

Č. ÚSKP	Typ ochrany	Název	Střet	Katastrální území
51997/1-2298	Kulturní památka	Staniční budova Satalice	Koridor	Satalice
47039/2-2106	Kulturní památka	Zámek s parkem	Koridor	Měšice u Prahy

Trasa zasahuje do následujících ÚAN. Zbytek zasahuje do kategorie III.

Pořadové číslo SAS	Název ÚAN	Kategorie ÚAN	Střet	Katastr
12-24-14/6	U Železničního přejezdu	I	Trasa i koridor	Kbely
12-24-13/17	AVIA - areál	I	Koridor	Letňany
12-24-08/3	Plavební kanál	I	Trasa i koridor	Čakovice
12-24-08/2	Cukrovar	I	Trasa i koridor	Čakovice
12-24-04/3	Měšice	I	Trasa i koridor	Měšice u Prahy
12-24-03/2	Středověké a novověké jádro obce Měšice se zámekem	II	Trasa i koridor	Měšice u Prahy
12-24-03/1	Středověké a novověké jádro obce Zlonín	II	Trasa i koridor	Zlonín
12-22-18/2	U bývalé pily	I	Trasa i koridor	Neratovice
-	-	II	Koridor	Mlékojedy u Neratovic
-	-	II	Trasa i koridor	Mlékojedy u Neratovic
12-22-19/22	„Na Výskoku“	I	Koridor	Chrást u Tišic Mlékojedy u Neratovic
12-22-19/14	„Neumannova špička“, „Za Lávkou“	I	Trasa i koridor	Tišice

Úsek od výh. Skály až po Hovorčovice vede ÚAN II. kategorie. Dále trasa nebo koridor zasahuje do výše uvedených ÚAN. Zbytek trasy prochází ÚAN kategorie III.

Hodnocení úseku	
OCHRANA PŘÍRODY	3
OCHRANA VOD	3
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	3

4.1.2 Úsek Všetaty – Mladá Boleslav hl. n.

NATURA 2000

- soustava Natura 2000 nebude stavbou dotčena, ani se nenachází v blízkosti.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

- zvláště chráněná území se v dotčeném území nenachází

PŘÍRODNÍ PARK

- v dotčeném území se nenachází

PAMÁTNÝ STROM

- v dotčeném území se nenachází

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Trasa zasahuje několikrát do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky (viz vodní zdroje).

Registrované VKP se v dotčeném území nenachází.

Název	ID	ORP	Střet
VKP Strž nad obcí „Na neckách“	349	Mělník	koridor

V km cca 43,4 – 44,1 se nachází cca 40 m od trasy registrovaný VKP Strž nad obcí „Na neckách“. Kolej však do tohoto VKP nezasahuje.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY (ÚSES)

Úsek křížuje následující regionální a nadregionální ÚSES:

Název	ID	ORP	Střet
RBK Záboří - Cecemín	1124	Neratovice	Stávající trasa (bez rozšíření)
RBK Liblice - Košátky	1128	Mělník, Mladá Boleslav	Koridor
RBK Údol Košateckého potoka	1128	Mladá Boleslav	Koridor
NRBK Řepínský důl – Žehuňská obora	68	Mladá Boleslav	Stávající trasa (rozšíření na 2 koleje)
RBC Košátky	1020	Mladá Boleslav	Nová trasa (rozšíření na 2 koleje)
NRBK Příhrazské skály – K10	32	Mladá Boleslav	Stávající trasa (bez rozšíření)
RBC Duškan	1018	Mladá Boleslav	Stávající trasa (bez rozšíření)

VODNÍ ZDROJE

Název	Číslo rozhodnutí	ORP	Střet
OPVZ II. stupně Choboty	Vod 235-1132/84	Mladá Boleslav	Stávající trasa
OPVZ I. stupně Choboty	Vod 235-1132/84	Mladá Boleslav	Koridor

Trasa je v km cca 70,9 – 71,6 vedena po stávající koleji bez rozšíření OPVZ II. stupně Choboty. V tomto OPVZ se nacházejí dvě OPVZ I. stupně, která jsou vzdálena od stávající trasy cca 40 m a 10 m.

Stávající trasa prochází v km cca 44,7 – 74,0 CHOPAV 215 – Severočeská křída. U části trasy dojde ke zmírnění úhlů oblouků. Zbytek trasy je veden po stávající stopě.

Úsek zasahuje do následujících záplavových území:

Záplavové území	Název vodního toku	ORP	Střet
Q5, Q20, Q100	Košátecký potok	Mladá Boleslav	Nová i stávající trasa
Q5, Q20, Q100, Qakt	Strenický potok	Mladá Boleslav	Trasa i koridor – stávající trasa přes most bez rozšíření

Trasa křížuje následující vodní toky:

Název vodního toku	Katastrální území
Košátecký potok	Košátky
1 x bezejmenný vodní tok	Košátky
1 x bezejmenný vodní tok	Střížovice
Střížovický potok	Dolní Slivno
Bezenský potok	Chotětov, Hrušov nad Jizerou
Strenický potok	Krnsko
1 x bezejmenný vodní tok	Krnsko
Řehnický potok	Řehnice
1 x bezejmenný vodní tok	Vinec

NEROSTNÉ ZDROJE

ID	Název	Surovina
07530000	Bezno (Mělnická pánev)	Uhlí černé

Stávající trasa je vedena CHLÚ Bezno od Byšice do Krnska (Km 42,3 – 68,7). Jedná se o stávající trasu, u které dojde v některých úsecích k napřímení koleje.

ID	Název	Surovina	Těžba
3075300	Mělnická pánev	Uhlí černé	Dosud netěženo

Stávající trasa je vedena výhradním ložiskem Mělnická pánev, ve kterém se dosud netěžilo. Jedná se o stávající trasu, u které dojde v některých úsecích k napřímení koleje.

Důlní díla, poddolovaná území a sesuvná území se v dotčeném území nevyskytují.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Trasa je vedena převážně ve stávající stopě. K zásahu do 1. třídy ZPF dojde z důvodu napřímení nebo rozšíření trasy v k.ú. Byšice, Kojovice, Chotětov.

LESNÍ POZEMKY

Bez střetu s lesními pozemky.

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

Č. ÚSKP	Typ ochrany	Název	Střet	Katastrální území
18899/2-1614	Kulturní památka	Kostel sv. Jiří s farou	Koridor	Krnsko
45716/2-3603	Kulturní památka	Stránovský viadukt	Stávající trasa	Krnsko

330	Národní kulturní památka	Kostel sv. Mikuláše ve Vinci	Koridor	Vinec
-----	--------------------------	------------------------------	---------	-------

Stávající trasa je vedena přes KP Stránovský viadukt. V dotčeném místě je trasa vedena po stávající koleji bez rozšíření. Dojde k výměně kolejí a elektrizaci úseku.

Trasa zasahuje do následujících ÚAN. Zbytek zasahuje do kategorie III.

Pořadové číslo SAS	Název ÚAN	Kategorie ÚAN	Střet	Katastr
13-11-11/1	Obec Košátky a zámek za dvorem	I	Trasa i koridor	Košátky
13-11-11/3	ZSV a tvrz Žlunovice	II	Koridor	Horní Slivno
13-11-06/9	Historická obec Střížovice	II	Trasa i koridor	Střížovice
13-11-06/15	Cihelna	I	Koridor	Střížovice
13-11-12/1	ZSV a dvůr Chrást	II	Koridor	Zdětín u Benátek nad Jizerou
13-11-04/7	Řečiště Jizery a Zámostí	I	Koridor	Krnsko, Písková Lhota
13-11-04/4	Bývalá továrna firmy Kotek	I	Koridor	Krnsko
03-3324/2	Vinec – kostel sv. Mikuláše	I	Koridor	Vinec
03-33-24/17	Pole nad hlavním nádražím	I	Koridor	Čejetice u Mladé Boleslavi
03-33-24/16	Nádraží ČD	I	Trasa i koridor	Čejetice u Mladé Boleslavi
03-33-24/15	Staré Čejetický	I	Trasa i koridor	Čejetice u Mladé Boleslavi
03-33-24/12	Česana	I	Koridor	Dalovice u Mladé Boleslavi

Úsek od výh. Skály až po Hovorčovice vede ÚAN II. kategorie. Dále trasa nebo koridor zasahuje do výše uvedených ÚAN. Zbytek trasy prochází ÚAN kategorie III.

Hodnocení úseku	
OCHRANA PŘÍRODY	3
OCHRANA VOD	3
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	3

4.1.3 Úsek Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město

NATURA 2000

– dotčeném území se nenachází

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

– dotčeném území se nenachází

PŘÍRODNÍ PARK

– dotčeném území se nenachází

PAMÁTNÝ STROM

– dotčeném území se nenachází

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Trasa zasahuje několikrát do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky (viz vodní zdroje).
Registrované VKP se v dotčeném území nenachází.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Úsek křížuje následující nadregionální ÚSES:

Název	ID	ORP	Střet
NRBK Příhrazské skály – K10 + OP	32	Mladá Boleslav	Stávající trasa + nový mostní objekt

VODNÍ ZDROJE

OPVZ se v dotčeném území nenachází.

Stávající trasa prochází CHOPAV Severočeská křída.

Úsek zasahuje do následujících záplavových území:

Záplavové území	Název vodního toku	ORP	Střet
Q5, Q20, Q100, Qakt	Jizera	Mladá Boleslav	Nový mostní objekt

NEROSTNÉ ZDROJE

K dotčení nerostných zdrojů nedojde. V zájmovém území se nenacházejí vymezená chráněná ložisková území a nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Všechny dobývací prostory jsou v dostatečné vzdálenosti od trati.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Trasa nezasahuje do 1. třídy ochrany ZPF.

LESNÍ POZEMKY

Trasa nezasahuje do lesních pozemků.

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

Trasa zasahuje do následujících ÚAN. Zbytek zasahuje do kategorie III.

Pořadové číslo SAS	Název ÚAN	Kategorie ÚAN	Střet	Katastr
03-33-24/16	Nádraží ČD	I	Trasa i koridor	Čejetice u Mladé Boleslavi
03-33-24/15	Staré Čejetičky	I	Trasa i koridor	Čejetice u Mladé Boleslavi

03-33-24/12	Česana	I	Koridor	Dalovice u Mladé Boleslavi
-	Na Ptáku	I	Nová trasa	Mladá Boleslav

Č. ÚSKP	Název PZ	ORP	Střet
2123	MPZ Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	Koridor

Přetrasování stávající trasy je vedeno cca 15 m od hranice městské památkové zóny (MPZ) Mladá Boleslav.

Hodnocení úseku	
OCHRANA PŘÍRODY	3
OCHRANA VOD	3
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	3

4.1.4 Úsek Lysá nad Labem – Čachovice

NATURA 2000

Název	ID	Katastrální území	Střet
EVL Milovice - Mladá	CZ0214006	Milovice nad Labem	Nová trasa

Nově navržená trasa prochází v km cca 8,6 – 9,0 přes část vymezeného území EVL Milovice-Mladá.

Ptačí oblasti se v dotčeném území nenacházejí.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Název	ID	Katastrální území	Střet	Ochranné pásmo
PR Pod Benáteckým vrchem	2251	Milovice nad Labem	Nová trasa	zákonné

Nově navržená trasa prochází v km cca 8,0 – 8,2 jižním okrajem přírodní rezervace (PR) Pod Benáteckým vrchem a jejím vymezeným ochranným pásmem (50 m od hranice území).

PŘÍRODNÍ PARK

– dotčeném území se nenachází

PAMÁTNÝ STROM

– dotčeném území se nenachází

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Trasa zasahuje několikrát do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky (viz vodní zdroje). Dále v k.ú. Milovice nad Labem, Všechny trasy protíná lesní pozemky.

Název	ID	ORP	Střet
VKP Milovice - Mladá	184	Lysá nad Labem	Nová trasa

Nově navržená trasa v km cca 8,0 – 8,3 zasahuje do jižní části VKP Milovice – Mladá.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Úsek křížuje následující regionální a nadregionální ÚSES:

Název	ID	ORP	Střet
OP NRBK Stříbrný roh – Polabský luh	10	Lysá nad Labem	Nová trasa
NRBK Řepínský důl – Žehuňská obora + OP	68	Mladá Boleslav	Nová trasa
RBC Kateřina – Polák	1012	Mladá Boleslav	Koridor

VODNÍ ZDROJE

Název	Číslo rozhodnutí	ORP	Střet
OPVZ II. stupně Lysá nad Labem Litol vrtů L1-6	VLHZ/2722/83-Ba	Lysá nad Labem	Nová trasa

Nově navržená trasa prochází OPVZ II. stupně Lysá nad Labem Litol vrtů L1-6. OPVZ I. st. je vzdáleno od osy nově navržené koleje cca 40 m.

CHOPAV se v dotčeném území nenachází.

Úsek zasahuje do následujících záplavových území:

Záplavové území	Název vodního toku	ORP	Střet
Q20, Q100	Labe	Lysá nad Labem	Koridor
Q5, Q20, Q100, Qakt	Vlkava	Mladá Boleslav	Koridor – stávající trasa přes most bez rozšíření

NEROSTNÉ ZDROJE

K dotčení nerostných zdrojů nedojde. V zájmovém území se nenacházejí vymezená chráněná ložisková území a nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Všechny dobývací prostory jsou v dostatečné vzdálenosti od trati.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Nově navržená trasa zasahuje do 1. třídy ochrany ZPF v k.ú. Lysá nad Labem a Milovice nad Labem.

LESNÍ POZEMKY

V k.ú. Milovice nad Labem, Všejanya trasa protíná lesní pozemky.

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

K dotčení kulturních památek a památkově chráněných území nedojde. Celý úsek prochází ÚAN III. kategorie.

Hodnocení úseku	
OCHRANA PŘÍRODY	5
OCHRANA VOD	3
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	3

4.1.5 Úsek Čachovice – Nymburk

NATURA 2000

- soustava Natura 2000 nebude stavbou dotčena, ani se nenachází v blízkosti.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

- zvláště chráněná území se v dotčeném území nenachází

PŘÍRODNÍ PARK

- v dotčeném území se nenachází

PAMÁTNÝ STROM

- v dotčeném území se nenachází

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Nově navržená trasa zasahuje několikrát do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky (viz vodní zdroje). Do lesních pozemků trasa nezasahuje.

Název	ID	ORP	Střet
VKP Lodické tůně	139	Nymburk	koridor

V km cca 4,1 se nachází cca 40 m od trasy registrovaný VKP Lodické tůně. Trasa do tohoto registrovaného VKP nezasahuje.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Úsek křížuje následující nadregionální ÚSES:

Název	ID	ORP	Střet
NRBK Řepínský důl – Žehuňská obora	68	Mladá Boleslav	Stávající trasa

VODNÍ ZDROJE

Ochranné pásmo vodního zdroje se v dotčeném území nenachází.

CHOPAV se v dotčeném území nenachází.

Úsek zasahuje do následujících záplavových území:

Záplavové území	Název vodního toku	ORP	Střet
Q5, Q20, Q100, Qakt	Vlkava	Mladá Boleslav	Trasa (mostní objekt)

Trasa křížuje následující vodní toky:

Název vodního toku	Katastrální území
Bezejmenný vodní tok	Nymburk
Bezejmenný vodní tok	Dvory u Nymburka
Stračí potok	Straky, Krchleby u Nymburka
Bezejmenný vodní tok	Straky, Jizbice u Nymburka

Vlkava	Všejany, Čachovice
--------	--------------------

NEROSTNÉ ZDROJE

K dotčení nerostných zdrojů nedojde. V zájmovém území se nenacházejí vymezená chráněná ložisková území a nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Všechny dobývací prostory jsou v dostatečné vzdálenosti od trati.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Navržená trasa nezasahuje do 1. třídy ochrany ZPF.

LESNÍ POZEMKY

Bez střetu s lesními pozemky.

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

K dotčení kulturních památek a památkově chráněných území nedojde. Trasa zasahuje do následujících ÚAN. Zbytek zasahuje do kategorie III.

Pořadové číslo SAS	Název ÚAN	Kategorie ÚAN	Střet	Katastr
13-11-20/4	Historická obec Všejany	II	Trasa	Všejany

Hodnocení úseku	
OCHRANA PŘÍRODY	3
OCHRANA VOD	3
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	3

4.1.6 Úsek Čachovice – Mladá Boleslav hl. n.

NATURA 2000

– soustava Natura 2000 nebude stavbou dotčena, ani se nenachází v blízkosti.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Název	ID	ORP	Střet	Ochranné pásmo
PP Lom u Chrástu	1983	Mladá Boleslav	Koridor stávající trasy	zákonné

Mezi obcí Bezděčín a Chrást se cca 40 m od stávající trasy nachází přírodní památka Lom u Chrástu.

PŘÍRODNÍ PARK

– dotčeném území se nenachází

PAMÁTNÝ STROM

– dotčeném území se nenachází

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Trasa zasahuje několikrát do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky (viz vodní zdroje). Do lesních pozemků trasa nezasahuje.

Název	ID	ORP	Střet
VKP Svárovský rybník	351	Mladá Boleslav	Stávající trasa (rozšíření na 2 koleje)

Stávající trasa prochází v km 23,2 přes VKP Svárovský rybník. V tomto místě dojde ke zdvojkolejnění trasy.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Úsek křižuje následující regionální a nadregionální ÚSES:

Název	ID	ORP	Střet
OP NRBK Řepínský důl – Žehuňská obora	68	Mladá Boleslav	Stávající trasa
RBK Strašnovský les – Chlum	683	Mladá Boleslav	Stávající trasa
NRBK Příhrázské skály – K10 + OP	32	Mladá Boleslav	Stávající trasa

VODNÍ ZDROJE

Název	Číslo rozhodnutí	ORP	Střet
OPVZ IIa, IIb Luštěnice, Vrtý HV1 a HV2	Vod 235-917/83	Mladá Boleslav	Stávající trasa (rozšíření na 2 koleje) + část navržené trasy
OPVZ II. stupně Choboty	Vod 235-1132/84	Mladá Boleslav	Stávající trasa

Stávající trasa prochází v km cca 20,5 – 23,8 OPVZ IIa, IIb Luštěnice. V tomto úseku dojde ke zdvojkolejnění trasy a mírnému napřímení oblouků.

Dále stávající prochází OPVZ II Choboty (úsek mezi řekou Jizera a žst. Mladá Boleslav hl. n.).

Stávající trasa prochází přes CHOPAV 215 – Severočeská křída (úsek od mostu přes Jizeru k žst. Mladá Boleslav hl. n.).

Úsek zasahuje do následujících záplavových území:

Záplavové území	Název vodního toku	ORP	Střet
Q5, Q20, Q100	Vlkava	Mladá Boleslav	Koridor – stávající trasa přes most bez rozšíření
Q5, Q20, Q100	Vlkava	Mladá Boleslav	Trasa i koridor – rozšíření na tři koleje
Q5, Q20, Q100	Vlkava	Mladá Boleslav	Trasa i koridor – rozšíření na dvě koleje
Q5, Q20, Q100	Vlkava	Mladá Boleslav	Trasa i koridor – rozšíření na dvě koleje – přetrasování původní koleje
Q5, Q20, Q100	Vlkava	Mladá Boleslav	Koridor – rozšíření na dvě koleje
Q20, Q100	Vlkava	Mladá Boleslav	Koridor – rozšíření na dvě koleje Trasa – rozšíření na dvě koleje
Q5	Vlkava	Mladá Boleslav	Koridor – rozšíření na

			dvě koleje Trasa – rozšíření na dvě koleje
Q5, Q20, Q100	Jizera	Mladá Boleslav	Koridor stávající trasy

Trasa křížuje následující vodní toky:

Název vodního toku	Katastrální území
Vlkava (4x)	Čachovice, Struhý, Bratronice u Luštěnic, Voděradý u Luštěnic
1 x bezejmenný vodní tok	Bratronice u Luštěnic
Jabkenický potok	Újezd u Luštěnic
1 x bezejmenný vodní tok	Luštěnice
3 x bezejmenný vodní tok	Voděradý u Luštěnic
Dobrovka (2x)	Voděradý u Luštěnic, Sýčina
2 x bezejmenný vodní tok	Nepřevázka

NEROSTNÉ ZDROJE

Poddolovaná území ani ložiska nerostných surovin se v dotčeném území nenachází.

V zájmovém území se nachází vymezené chráněné ložiskové území.

ID	Název	Surovina
07530000	Bezno (Mělnická pánev)	Uhlí černé

Trasa od km cca 18,1 do km 27,0 prochází CHLÚ Bezno. Trasa je v tomto úseku vedena převážně po stávající trase koleje (v několika úsecích je trasa mírně napříměna).

Nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Všechny dobývací prostory jsou v dostatečné vzdálenosti od trati.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Trasa je vedena převážně ve stávající stopě. K zásahu do 1. třídy ZPF dojde z důvodu napřímění nebo rozšíření trasy v k.ú. Újezd u Luštěnic, Luštěnice.

LESNÍ POZEMKY

Bez střetu s lesními pozemky.

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

K dotčení kulturních památek a památkově chráněných území nedojde. Trasa zasahuje do následujících ÚAN. Zbytek zasahuje do kategorie III.

Pořadové číslo SAS	Název ÚAN	Kategorie ÚAN	Střet	Katastr
13-11-20/2	Historická obec Čachovice se zaniklou tvrzí	II	Trasa i koridor	Čachovice
13-11-15/5		II	Koridor	Újezd u Luštěnic
13-11-10/1	Bývalý dvůr se zámečkem ve Voděradech	II	Koridor	Voděradý u Luštěnic
13-11-04/1	Pod dvorem	I	Koridor	Nepřevázka
13-11-04/11	„Borek“	IV	Koridor	Chrást u Mladé Boleslavi

13-11-04/15	Les mezi silnicí a železniční tratí	IV	Koridor	Chrást u Mladé Boleslavi
03-33-24/17	Pole nad hlavním nádražím	I	Koridor	Čejetice u Mladé Boleslavi
03-33-24/16	Nádraží ČD	I	Trasa i koridor	Čejetice u Mladé Boleslavi

Hodnocení úseku	
OCHRANA PŘÍRODY	3
OCHRANA VOD	3
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	3

4.1.7 Úsek Odb. Bezděčín – Mladá Boleslav město

NATURA 2000

Název	ID	ORP	Střet
EVL Chlum u Nepřevázky	CZ0210109	Mladá Boleslav	Nová trasa i koridor

Nově navržená trasa prochází v km cca 29,4 západním okrajem EVL Chlum u Nepřevázky.

Ptačí oblasti se v dotčeném území nevyskytují.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Název	ID	ORP	Střet	Ochranné pásmo
PP Chlum u Nepřevázky	6101	Mladá Boleslav	Nová trasa i koridor	vyhlášené

Nově navržená trasa prochází v km cca 29,0 – 29,4 západním okrajem PP Chlum u Nepřevázky a vyhlášeným ochranným pásmem.

PŘÍRODNÍ PARK

Název	ID	ORP	Střet
PřP Chlum	217	Mladá Boleslav	Nová trasa

Nově navržená trasa prochází v km cca 29,0 – 29,4 západním okrajem PřP Chlum.

PAMÁTNÝ STROM

- dotčeném území se nenachází

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Nově navržená trasa zasahuje několikrát do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky (viz vodní zdroje). Do lesních pozemků trasa nezasahuje.

Registrované významné krajinné prvky se v dotčeném území nenacházejí.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Úsek křížuje následující regionální a nadregionální ÚSES:

Název	ID	ORP	Střet
RBK Strašnovský les – Chlum	683	Mladá Boleslav	Nová trasa

RBC Mladoboleslavský Chlum	1234	Mladá Boleslav	Nová trasa
OP NRBK Příhrazské skály – K10	32	Mladá Boleslav	Nová trasa

VODNÍ ZDROJE

Ochranné pásmo vodního zdroje ani CHOPAV se v dotčeném území nenachází.

Úsek zasahuje do následujících záplavových území:

Záplavové území	Název vodního toku	ORP	Střet
Q5, Q20, Q100	Klenice	Mladá Boleslav	Trasa i koridor – nový úsek
Q5, Q20, Q100	Jizera	Mladá Boleslav	Trasa i koridor

Trasa křížuje následující vodní toky:

Název vodního toku	Katastrální území
Dobrovka	Nepřevázka
1 x bezejmenný vodní tok	Jemníky u Mladé Boleslavi
3 x bezejmenný vodní tok	Mladá Boleslav
Klenice	Řepov
1 x bezejmenný vodní tok	Řepov
Zálužanská vodoteč	Mladá Boleslav

NEROSTNÉ ZDROJE

Poddolovaná území ani ložiska nerostných surovin se v dotčeném území nenachází.

V zájmovém území se nachází vymezené chráněné ložiskové území.

ID	Název	Surovina
07530000	Bezno (Mělnická pánev)	Uhlí černé

Nově navržená trasa je vedena v km cca 27,0 – 27,7 přes území CHLÚ Bezno (Mělnická pánev).

Nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Všechny dobývací prostory jsou v dostatečné vzdálenosti od trati.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Nově navržená trasa zasahuje do 1. třídy ochrany ZPF v k.ú. Jemníky u Mladé Boleslavi, Řepov, Mladá Boleslav.

LESNÍ POZEMKY

Bez střetu s lesními pozemky.

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

Č. ÚSKP	Typ ochrany	Název	Střet	Katastrální území
105855	Kulturní památka	Masarykův dům okresní sociální péče	Koridor	Mladá Boleslav

Stávající trasa je vedena v km 36,5 cca 40 m od nemovité kulturní památky Masarykův dům okresní sociální péče.

Č. ÚSKP	Název PZ	ORP	Střet
---------	----------	-----	-------

2123	MPZ Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	Koridor
------	--------------------	----------------	---------

Stávající trasa je v km cca 36,4 – 37,0 vedena podél městské památkové zóny (MPZ) Mladá Boleslav. Hranice MPZ je vzdálena od stávající koleje od 5 do 14 m.

Památkové rezervace se v dotčeném území nenacházejí.

Trasa zasahuje do následujících ÚAN. Zbytek zasahuje do kategorie III.

Pořadové číslo SAS	Název ÚAN	Kategorie ÚAN	Střet	Katastr
03-33-25/10	Okolí hřbitova	I	Trasa i koridor	Řepov
03-33-25/22	U Mostu	I	Koridor	Řepov
03-33-25/23	Železniční přejezd	I	Koridor	Mladá Boleslav
-	-	II	Trasa i koridor	Řepov, Jemníky u Mladé Boleslavi, Bojetice
03-33-24/9	Na Ptáku	I	Trasa i koridor	Mladá Boleslav

Hodnocení úseku	
OCHRANA PŘÍRODY	5
OCHRANA VOD	3
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	3

4.1.8 Úsek Odb. Krásná Louka – Odb. Dalovice

NATURA 2000

- soustava Natura 2000 nebude stavbou dotčena, ani se nenachází v blízkosti.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

- zvláště chráněná území se v dotčeném území nenachází

PŘÍRODNÍ PARK

- v dotčeném území se nenachází

PAMÁTNÝ STROM

- v dotčeném území se nenachází

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Nově navržená trasa zasahuje několikrát do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky (viz vodní zdroje). Do lesních pozemků trasa nezasahuje.

Registrované významné krajinné prvky se v dotčeném území nenachází.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Úsek křížuje následující regionální a nadregionální ÚSES:

Název	ID	ORP	Střet
NRBK Příhrazské skály – K10	32	Mladá Boleslav	Nová trasa

VODNÍ ZDROJE

Ochranné pásmo vodního zdroje se v dotčeném území nenachází.

Nově navržená trasa prochází od km cca 37,2 přes CHOPAV 215 – Severočeská křída.

Úsek zasahuje do následujících záplavových území:

Záplavové území	Název vodního toku	ORP	Střet
Q5, Q20, Q100	Jizera	Mladá Boleslav	Trasa i koridor – nový úsek (mostní objekt)

Trasa křížuje následující vodní toky:

Název vodního toku	Katastrální území
Jizera	Mladá Boleslav, Podlázky

NEROSTNÉ ZDROJE

K dotčení nerostných zdrojů nedojde. V zájmovém území se nenacházejí vymezená chráněná ložisková území a nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Všechny dobývací prostory jsou v dostatečné vzdálenosti od trati.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Navržená trasa nezasahuje do 1. třídy ochrany ZPF.

LESNÍ POZEMKY

Bez střetu s lesními pozemky.

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

K dotčení kulturních památek a památkově chráněných území nedojde. Trasa prochází ÚAN kategorie III. Do jiných kategorií nezasahuje.

Hodnocení úseku	
OCHRANA PŘÍRODY	4
OCHRANA VOD	4
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	3

4.1.9 Úsek Mladá Boleslav hl. n. – Turnov

NATURA 2000

- soustava Natura 2000 nebude stavbou dotčena, ani se nenachází v blízkosti.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Název	ID	ORP	Střet	Ochranné pásmo
PP Podhradská tůň	1967	Mladá Boleslav	Koridor stávající trasy	vyhlášené

V km cca 43,2 – 43,7 je trasa vedena podél hranice přírodní památky (PP) Podhradská tůň. Trasa je vzdálena od hranice PP cca 25 m.

PŘÍRODNÍ PARK

- v dotčeném území se nenachází

PAMÁTNÝ STROM

- v dotčeném území se nenachází

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Trasa zasahuje několikrát do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky a s lesními pozemky (viz vodní zdroje, lesní pozemky).

Registrované významné krajinné prvky se v dotčeném území nenachází.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Úsek křížuje následující regionální a nadregionální ÚSES:

Název	ID	ORP	Střet
NRBK Příhrazské skály – K10	32	Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště	Stávající trasa
RBC Radouč	1235	Mladá Boleslav	Stávající trasa
RBC Podhradská a Dalešická tůň (Borek)	1237	Mladá Boleslav	Koridor
NRBC Příhrazské skály	43	Mnichovo Hradiště	Stávající trasa
NRBK Údolí Kamenice a Jizery – Příhrazské skály	31	Mnichovo Hradiště	Nová trasa

VODNÍ ZDROJE

Název	Číslo rozhodnutí	ORP	Střet
OPVZ II. stupně Vodovod Dalešice	Vod 235.950/85	Mladá Boleslav	Koridor
OPVZ IIb Klokočka IIIb/4	Vod 235-1032/84	Mladá Boleslav	Koridor
OPVZ II. stupně Příšovice sídliště vrtaná studna	Vod 91/73/R	Turnov	Trasa
OPVZ I. stupně Příšovice – sídliště	Vod 91/73/R	Turnov	Koridor
OPVZ II. stupně Turnov vrtané studny	OŽP/133/231/2003-R47	Turnov	Stávající trasa a nová trasa

V km cca 42,7 – 43,0 se nachází podél trati OPVZ II. st. Vodovod Dalešice.

V km cca 45,4 se nachází cca 20 m od stávající trasy OPVZ IIb Klokočka IIIb/4.

V km cca 61,8 – 62,2 trasa prochází OPVZ II. st. Příšovice sídliště vrtaná studna, cca 15 m od stávající trasy se v km cca 62,1 nachází OPVZ I Příšovice – sídliště.

Od km cca 65,1 do Turnova trasa prochází OPVZ II Turnov vrtané studny.

Celý úsek prochází CHOPAV 215 – Severočeská křída.

Úsek zasahuje do následujících záplavových území:

Záplavové území	Název vodního toku	ORP	Střet
Q5, Q20, Q100	Jizera	Mladá Boleslav	Koridor (částečně)

			i trasa)
Q5, Q20, Q100	Jizera	Mnichovo Hradiště	Koridor i trasa

Trasa křižuje následující vodní toky:

Název vodního toku	Katastrální území
Dalovický potok	Podlázky
Čistý potok	Hrdlořezy u Mladé Boleslavi, Debř
2 x bezejmenný vodní tok	Zvířetice
Jizera (2x)	Zvířetice, Bakov nad Jizerou, Loukov u Mnichova Hradiště, Svijany
Veselka	Veselá u Mnichova Hradiště
4 x bezejmenný vodní tok	Veselá u Mnichova Hradiště
Nedbalka	Hoškovice
1 x bezejmenný vodní tok	Hoškovice
Žehrovka	Březina u Mnichova Hradiště
1 x bezejmenný vodní tok	Březina u Mnichova Hradiště
4 x bezejmenný vodní tok	Loukov u Mnichova Hradiště
1 x bezejmenný vodní tok	Příšovice
Čtveřinský potok	Příšovice, Přepeře u Turnova
Ohrazenický potok	Přepeře u Turnova

NEROSTNÉ ZDROJE

ID	Název	Surovina
16270100	Bakov nad Jizerou	Štěrkopísky

Stávající a nová trasa prochází přes část hranice CHLÚ Bakov nad Jizerou v km cca 47,0 – 47,2. V tomto úseku je rovněž vymezeno ložisko nerostných surovin, které se nachází cca 55 m od trasy.

ID	Název	Surovina	Těžba	Typ ložiska
3162701	Bakov nad Jizerou	Štěrkopísky	Dřívější povrchová	B – bilancovaná ložiska výhradní

Nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Všechny dobývací prostory jsou v dostatečné vzdálenosti od trati. Poddolovaná území se zde nenachází.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Trasa je vedena převážně ve stávající stopě. K zásahu do 1. třídy ZPF dojde z důvodu napřímení nebo rozšíření trasy v k.ú. Podlázky, Dalešice u Bakova nad Jizerou, Zvířetice, Bakov nad Jizerou, Hoškovice, Loukov u Mnichova Hradiště, Svijany, Příšovice.

LESNÍ POZEMKY

V k.ú. Loukov u Mnichova Hradiště trasa protíná lesní pozemky.

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

Č. ÚSKP	Typ ochrany	Název	Střet	Katastrální území
22007/2-1530	Kulturní památka	Hrad Michalovice	Koridor	Podlázky

29299/2-1769	Kulturní památka	Zřícenina hradu Zvířetice	Koridor	Zvířetice
--------------	------------------	------------------------------	---------	-----------

K dotčení památkově chráněných území nedojde.

Trasa zasahuje do následujících ÚAN. Zbytek zasahuje do kategorie III.

Pořadové číslo SAS	Název ÚAN	Kategorie ÚAN	Střet	Katastr
03-33-24/16	Nádraží ČD	I	Trasa i koridor	Čejetice u Mladé Boleslavi
03-33-24/15	Staré Čejetický	I	Trasa i koridor	Čejetice u Mladé Boleslavi
03-33-24/12	Česana	I	Koridor	Dalovice u Mladé Boleslavi
03-33-19/1	Hrad Michalovice	I	Koridor	Podlázky
03-33-19/15	Pozemek za Hospodyňskou školou	I	Trasa i koridor	Debř
03-33-19/11	Nádraží ČD	I	Trasa i koridor	Debř
03-33-14/3	Dalešice - intravilán	II	Trasa i koridor	Dalešice u Bakova nad Jizerou
03-33-14/1	Hrad Zvířetice	I	Koridor	Zvířetice
03-33-15/2	Bakov nad Jizerou – jádro města	I	Koridor	Bakov nad Jizerou
03-33-15/9	Relikt pískovny	IV	Koridor	Bakov nad Jizerou
03-33-10/9	Mezi školou a tratí dráhy	I	Trasa i koridor	Veselá u Mnichova Hradiště
03-33-10/2	Pole pana Dámce u sochy sv. Vojtěcha	I	Trasa i koridor	Mnichovo Hradiště
03-34-01/10	Obec a zaniklé sídlo Hoškovic	II	Koridor	Hoškovic
03-34-01/11	Březina – intravilán	II	Koridor	Březina u Mnichova Hradiště
03-32-22/5	Příšovice	I	Trasa i koridor	Svijany, Příšovice
03-32-22/1	Polykul. nal. na p. břehu Jizery	I	Trasa i koridor	Přepeře u Turnova

Hodnocení úseku	
OCHRANA PŘÍRODY	4
OCHRANA VOD	4
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	3

4.1.10 Úsek Loukov u M. H. – Odb. Čtveřín

NATURA 2000

- soustava Natura 2000 nebude stavbou dotčena, ani se nenachází v blízkosti.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

- v dotčeném území se nenachází.

PŘÍRODNÍ PARK

- v dotčeném území se nenachází.

PAMÁTNÝ STROM

- v dotčeném území se nenachází.

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Nově navržená trasa zasahuje několikrát do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky a s lesními pozemky (viz vodní zdroje, lesní pozemky).

Registrované významné krajinné prvky se v dotčeném území nenachází.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

- v dotčeném území se regionální a nadregionální ÚSES nenachází.

VODNÍ ZDROJE

Nově navržená trasa vedena cca 200 m od OPVZ I. st. Čtveřín.

Celý nově navržený úsek prochází CHOPAV 215 – Severočeská křída.

Záplavové území se v dotčeném území nenachází.

Trasa křížuje následující vodní tok:

Název vodního toku	Katastrální území
Čtveřínský potok	Čtveřín

NEROSTNÉ ZDROJE

K dotčení nerostných zdrojů nedojde. V zájmovém území se nenacházejí vymezená chráněná ložisková území a nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Všechny dobývací prostory jsou v dostatečné vzdálenosti od trati.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Nově navržená trasa zasahuje do 1. třídy ochrany ZPF v k.ú. Příšovice a Čtveřín.

LESNÍ POZEMKY

V k.ú. Čtveřín trasa protíná lesní pozemky.

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

K dotčení kulturních památek a památkově chráněných území nedojde.

Trasa zasahuje do následujícího ÚAN. Zbytek zasahuje do kategorie III.

Pořadové číslo SAS	Název ÚAN	Kategorie ÚAN	Střet	Katastr
03-32-22/5	Příšovice	I	Trasa i koridor	Příšovice

Hodnocení úseku	
OCHRANA PŘÍRODY	3
OCHRANA VOD	3
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	4

4.1.11 Úsek Turnov – Hodkovice nad Mohelkou

NATURA 2000

- soustava Natura 2000 nebude stavbou dotčena, ani se nenachází v blízkosti.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

- v dotčeném území se nenachází.

PŘÍRODNÍ PARK

- v dotčeném území se nenachází.

PAMÁTNÝ STROM

- v dotčeném území se nenachází.

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Trasa zasahuje několikrát do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky a s lesními pozemky (viz vodní zdroje, lesní pozemky).

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

- v dotčeném území se nenachází.

VODNÍ ZDROJE

Název	Číslo rozhodnutí	ORP	Střet
OPVZ II. st. Turnov vrtané studny	OŽP/133/231/2003-R47	Turnov	Trasa i koridor
OPVZ II. st. Žďárek	-	Turnov	Trasa i koridor

Od nádraží Turnov po silnici III/2797 je stávající trasa vedena přes OPVZ II. st. Turnov vrtané studny (částečně vedena mostním objektem).

Nově navržená trasa vedena OPVZ II. st. Žďárek.

Celý úsek prochází CHOPAV 215 – Severočeská křída.

Úsek nezasahuje do žádných vymezených záplavových území.

Trasa křížuje následující vodní toky:

Název vodního toku	Katastrální území
Ohrazenický potok	Přepeře u Turnova
2 x bezejmenný vodní tok	Žďárek u Sychrova
1 x bezejmenný vodní tok	Jílové u Hodkovic nad Mohelkou

NEROSTNÉ ZDROJE

Poddolovaná území ani ložiska nerostných surovin se v dotčeném území nenachází.

Nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Všechny dobývací prostory jsou v dostatečné vzdálenosti od trati.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Trasa je vedena převážně ve stávající stopě. K zásahu do 1. třídy ZPF dojde z důvodu napřimění nebo rozšíření trasy v k.ú. Čtveřín a Lažany u Sychrova.

LESNÍ POZEMKY

V k.ú. Paceřice trasa částečně zasahuje do lesních pozemků (vyústění tunelu). Dále zasahuje do lesních pozemků v k.ú. Žďárek u Sychrova, Jílové u Hodkovic nad Mohelkou.

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

Č. ÚSKP	Typ ochrany	Název	Střet	Katastrální území
205	Národní kulturní památka	Zámek Sychrov	Trasa – vedena tunelem	Paceřice
11818/5-5801	Kulturní památka	Vodojem	Koridor (Vodojem je vzdálen od osy koleje 50 m)	Hodkovice nad Mohelkou

K dotčení památkově chráněných území nedojde.

Trasa zasahuje do následujících ÚAN. Zbytek zasahuje do kategorie III.

Pořadové číslo SAS	Název ÚAN	Kategorie ÚAN	Střet	Katastr
03-32-22/1	Polykul. nal. na p. břehu Jizery	I	Koridor	Turnov, Přepere u Turnova, Ohrazenice u Turnova
03-32-17/7	Lažany	II	Koridor	Lažany u Sychrova
03-32-17/6	Doubí	II	Trasa i koridor	Čtveřín
03-32-12/1	Jílové	II	Koridor	Jílové u Hodkovic nad Mohelkou

Hodnocení úseku	
OCHRANA PŘÍRODY	3
OCHRANA VOD	4
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	4

4.1.12 Úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec (varianta C1)

NATURA 2000

- soustava Natura 2000 nebude stavbou dotčena, ani se nenachází v blízkosti.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

– v dotčeném území se nenachází.

PŘÍRODNÍ PARK

Název	ID	ORP	Střet
PřP Ještěd	501	Liberec	Trasa vedena v tunelu i po povrchu

PAMÁTNÝ STROM

- v dotčeném území se nenachází.

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Trasa zasahuje několikrát do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky a s lesními pozemky (viz vodní zdroje, lesní pozemky).

U Hodkovic nad Mohelkou je navržená trasa (v tunelu) vedena cca 30 m od pískovcových skalních útvarů, které jsou registrovanými významnými krajinnými prvky.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Úsek křížuje následující regionální a nadregionální ÚSES:

Název	ID	ORP	Střet
RBK Údolí Mohelky-Jestřebí	668	Liberec	Trasa i koridor
NRBK K19MB		Liberec	Trasa vedena v tunelu

VODNÍ ZDROJE

Trasa není v střetu s žádným OPVZ.

Trasa prochází od Hodkovic nad Mohelkou k obci Javorník CHOPAV 215 – Severočeská křída.

Úsek zasahuje do následujících záplavových území:

Záplavové území	Název vodního toku	ORP	Střet
Q5, Q20, Q100	Mohelka	Turnov	Koridor
Q5, Q20, Q100	Mohelka	Liberec	Trasa i koridor
Q100	Plátenický potok	Liberec	Trasa i koridor
Q100	Slunný potok	Liberec	Trasa i koridor

Trasa křížuje následující vodní toky:

Název vodního toku	Katastrální území
Bezděčinský potok	Hodkovice nad Mohelkou
Mohelka	Hodkovice nad Mohelkou
1 x bezejmenný vodní tok	Hodkovice nad Mohelkou
Oharka (tunel)	Hodkovice nad Mohelkou
1 x bezejmenný vodní tok (tunel)	Hodkovice nad Mohelkou, Petrašovice
Žďarecký potok (tunel)	Záskalí
1 x bezejmenný vodní tok	Javorníky u Dlouhého Mostu
Doubský potok	Javorníky u Dlouhého Mostu, Šimonovice
3 x bezejmenný vodní tok	Šimonovice
Hluboká	Minkovice
5 x bezejmenný vodní tok	Minkovice
1 x bezejmenný vodní tok	Pilínkov
Plátenický potok	Doubí u Liberce
1 x bezejmenný vodní tok	Doubí u Liberce
Slunný potok	Rochlice u Liberce
1 x bezejmenný vodní tok	Rochlice u Liberce

NEROSTNÉ ZDROJE

Poddolovaná území ani ložiska nerostných surovin se v dotčeném území nenachází.

ID	Název	Surovina
13170000	Pilínkov	Vápenec

50 m od stávající trasy se nachází CHLÚ Pilínkov.

Nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Všechny dobývací prostory jsou v dostatečné vzdálenosti od trati.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Navržená trasa nezasahuje do 1. třídy ochrany ZPF.

LESNÍ POZEMKY

V k.ú. Paceřice trasa částečně zasahuje do lesních pozemků (vyústění tunelu). Dále zasahuje do lesních pozemků v k.ú. Hodkovice nad Mohelkou, Petrašovice, Javorník u Dlouhého Mostu.

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

Č. ÚSKP	Typ ochrany	Název	Střet	Katastrální území
11818/5-5801	Kulturní památka	Vodojem	Koridor (Vodojem je vzdálen od osy koleje 50 m)	Hodkovice nad Mohelkou

K dotčení památkově chráněných území nedojde.

Trasa zasahuje do následujících ÚAN. Zbytek zasahuje do kategorie III.

Pořadové číslo SAS	Název ÚAN	Kategorie UAN	Střet	Katastr
03-32-07/4	Räuberfelsen	I	Koridor	Hodkovice nad Mohelkou, Radoňovice
03-32-07/6	Žďárek	II	Koridor	Záskalí, Petrašovice
03-32-01/1	Pilínkov	I	Trasa i koridor	Pilínkov, Doubí u Liberce

Hodnocení úseku	
OCHRANA PŘÍRODY	4
OCHRANA VOD	3
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	3

4.1.13 Úsek Hodkovice nad Mohelkou – Liberec (varianta C2el)

NATURA 2000

- soustava Natura 2000 nebude stavbou dotčena, ani se nenachází v blízkosti.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

– v dotčeném území se nenachází.

PŘÍRODNÍ PARK

Název	ID	ORP	Střet
-------	----	-----	-------

PřP Ještěd	501	Liberec	Trasa vedena po povrchu
------------	-----	---------	-------------------------

Nově navržená trasa prochází přes PřP Ještěd.

PAMÁTNÝ STROM

- v dotčeném území se nenachází.

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Trasa zasahuje několikrát do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky a s lesními pozemky (viz vodní zdroje, lesní pozemky).

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Úsek křížuje následující regionální a nadregionální ÚSES:

Název	ID	ORP	Střet
RBK Údolí Mohelky-Jestřebí	668	Liberec	Trasa i koridor
NRBK K19MB		Liberec	Trasa i koridor

VODNÍ ZDROJE

Do OPVZ trasa nezasahuje.

Od Hodkovic n. M. k obci Jeřmanice prochází trasa CHOPAV 215 – Severočeská křída.

Úsek zasahuje do následujících záplavových území:

Záplavové území	Název vodního toku	ORP	Střet
Q5, Q20, Q100	Mohelka	Liberec	Trasa i koridor
Q100	Plátenický potok	Liberec	Trasa i koridor
Q100	Slunný potok	Liberec	Trasa i koridor

Trasa křížuje následující vodní toky:

Název vodního toku	Katastrální území
Bezděčinský potok	Hodkovice nad Mohelkou
Mohelka	Hodkovice nad Mohelkou
Jeřmanický potok	Jeřmanice
1 x bezejmenný vodní tok	Vesec u Liberce
Doubský potok	Vesec u Liberce
Plátenický potok	Doubí u Liberce
1 x bezejmenný vodní tok	Doubí u Liberce
Slunný potok	Rochlice u Liberce
1 x bezejmenný vodní tok	Rochlice u Liberce

NEROSTNÉ ZDROJE

Poddolovaná území ani ložiska nerostných surovin se v dotčeném území nenachází.

Nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Všechny dobývací prostory jsou v dostatečné vzdálenosti od trati.

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Trasa je vedena převážně ve stávající stopě. K zásahu do 1. třídy ZPF dojde z důvodu napřímení nebo rozšíření trasy v k.ú. Čtveřín a Lažany u Sychrova.

LESNÍ POZEMKY

V k.ú. Hodkovice nad Mohelkou, Dlouhý Most, Vesec u Liberce zasahuje trasa do lesních pozemků.

PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY

Č. ÚSKP	Typ ochrany	Název	Střet	Katastrální území
11818/5-5801	Kulturní památka	Vodojem	Koridor (Vodojem je vzdálen od osy koleje 50 m)	Hodkovice nad Mohelkou

K dotčení památkově chráněných území nedojde.

Trasa zasahuje do následujících ÚAN. Zbytek zasahuje do kategorie III.

Pořadové číslo SAS	Název ÚAN	Kategorie ÚAN	Střet	Katastr
03-32-07/4	Räuberfelsen	I	Koridor	Hodkovice nad Mohelkou, Radoňovice
03-32-07/1	Jeřmanice	II	Trasa	Jeřmanice
03-32-02/2	Dlouhý most	II	Trasa	Jeřmanice, Dlouhý Most

Hodnocení úseku	
OCHRANA PŘÍRODY	4
OCHRANA VOD	3
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	3

4.1.14 Shrnutí střetů jednotlivých variant a jejich pořadí

V následujícím textu je uvedeno shrnutí nejzávažnějších střetů z hlediska životního prostředí jednotlivých variant. V tabulkách je zobrazeno jejich pořadí dle přijatelnosti od nejlepší po nejhorší.

Shrnutí významných střetů u jednotlivých variant:

C1

- zásah do registrovaného VKP Svárovský rybník (rozšíření stávající trasy)
- stávající trasa je vedena v blízkosti (v nejbližším místě cca 3,5 m) EVL Píščina u Tišic. Prochází zákonným ochranným pásmem PP Píščina u Tišic a dále stávající trasa prochází přes EVL Všetatská černava a PR Všetatská černava a jejím ochranným pásmem (výměna kolejí)
- nově navržená trasa vedena přes EVL Milovice – Mladá, zákonným ochranným pásmem PR Pod Benáteckým vrchem
- nově navržená trasa vedena přes registrovaný VKP Milovice - Mladá
- zásah nově navržené trasy do regionálního biocentra Košátky a regionálního biokoridoru Košátky – Doubka, regionálního biokoridoru Strašnovský les – Chlum, regionálního biocentra Mladoboleslavský Chlum, nadregionálního biokoridoru Řepínský důl – Žehuňská obora, nadregionálního biokoridoru Příhrázské skály – K10, nadregionálního biokoridoru Údolí Kamenice a Jizery – Příhrázské skály

- nově navržená trasa vedena přes záplavové území řeky Jizery (odb. Krásná Louka – odb. Dalovice, Svijany – Příšovice), Klenice (Řepov – Mladá Boleslav), Košáteckého potoka (Košátky – Střížovice), Mohelky (Hodkovice nad Mohelkou)
- stávající trasa je vedena přes KP Stránovský viadukt. V dotčeném místě je trasa vedena po stávající koleji bez rozšíření. Dojde k výměně kolejí a elektrizaci trati
- nově navržená trasa vedena OPVZ II. stupně Lysá nad Labem Litol vrtý L1
- nově navržená trasa vedena přes PP Chlum u Nepřevázky
- nově navržená trasa vedena přes EVL Chlum u Nepřevázky
- nově navržená trasa vedena přes přírodní park Chlum
- nově navržená trasa vedena přes přírodní park Ještěd

C2el

- zásah do registrovaného VKP Svárovský rybník (rozšíření stávající trasy)
- stávající trasa je vedena v blízkosti (v nejbližším místě cca 3,5 m) EVL Píščina u Tišic. Prochází zákonným ochranným pásmem PP Píščina u Tišic a dále stávající trasa prochází přes EVL Všetatská černava a PR Všetatská černava a jejím ochranným pásmem (výměna kolejí)
- nově navržená trasa vedena přes EVL Milovice – Mladá, zákonným ochranným pásmem PR Pod Benáteckým vrchem
- nově navržená trasa vedena přes registrovaný VKP Milovice - Mladá
- zásah nově navržené trasy do regionálního biocentra Košátky a regionálního biokoridoru Košátky – Doubka, regionálního biokoridoru Strašnovský les – Chlum, regionálního biocentra Mladoboleslavský Chlum, nadregionálního biokoridoru Řepínský důl – Žehuňská obora, nadregionálního biokoridoru Příhrazské skály – K10, nadregionálního biokoridoru Údolí Kamenice a Jizery – Příhrazské skály
- nově navržená trasa vedena přes záplavové území řeky Jizery (odb. Krásná Louka – odb. Dalovice, Svijany – Příšovice), Klenice (Řepov – Mladá Boleslav), Košáteckého potoka (Košátky – Střížovice), Mohelky (Hodkovice nad Mohelkou)
- stávající trasa je vedena přes KP Stránovský viadukt. V dotčeném místě je trasa vedena po stávající koleji bez rozšíření. Dojde k výměně kolejí a elektrizaci trati
- nově navržená trasa vedena OPVZ II. stupně Lysá nad Labem Litol vrtý L1
- nově navržená trasa vedena přes PP Chlum u Nepřevázky
- nově navržená trasa vedena přes EVL Chlum u Nepřevázky
- nově navržená trasa vedena přes přírodní park Chlum
- nově navržená trasa vedena přes přírodní park Ještěd

Ceko

- zásah do registrovaného VKP Svárovský rybník (rozšíření stávající trasy)
- stávající trasa je vedena v blízkosti (v nejbližším místě cca 3,5 m) EVL Píščina u Tišic. Prochází zákonným ochranným pásmem PP Píščina u Tišic a dále stávající trasa prochází přes EVL Všetatská černava a PR Všetatská černava a jejím ochranným pásmem (výměna kolejí)
- nově navržená trasa vedena přes EVL Milovice – Mladá, zákonným ochranným pásmem PR Pod Benáteckým vrchem
- nově navržená trasa vedena přes registrovaný VKP Milovice - Mladá

- zásah nově navržené trasy do regionálního biocentra Košátky a regionálního biokoridoru Košátky – Doubka, regionálního biokoridoru Strašnovský les – Chlum, regionálního biocentra Mladoboleslavský Chlum, nadregionálního biokoridoru Řepínský důl – Žehuňská obora, nadregionálního biokoridoru Příhrazské skály – K10
- nově navržená trasa vedena přes záplavové území Košáteckého potoka (Košátky – Střížovice), řeky Jizery (odb. Krásná Louka – odb. Dalovice), Klenice (Řepov – Mladá Boleslav)
- stávající trasa je vedena přes KP Stránovský viadukt. V dotčeném místě je trasa vedena po stávající koleji bez rozšíření. Dojde k výměně kolejí a elektrizaci trati
- nově navržená trasa vedena OPVZ II. stupně Lysá nad Labem Litol vrty L1
- nově navržená trasa vedena přes PP Chlum u Nepřevázky
- nově navržená trasa vedena přes EVL Chlum u Nepřevázky
- nově navržená trasa vedena přes přírodní park Chlum

Deko

- zásah do registrovaného VKP Svárovský rybník (rozšíření stávající trasy)
- stávající trasa je vedena v blízkosti (v nejbližším místě cca 3,5 m) EVL Píščina u Tišic. Prochází zákonným ochranným pásmem PP Píščina u Tišic a dále stávající trasa prochází přes EVL Všetatská černava a PR Všetatská černava a jejím ochranným pásmem (výměna kolejí)
- nově navržená trasa vedena přes EVL Milovice – Mladá, zákonným ochranným pásmem PR Pod Benáteckým vrchem
- nově navržená trasa vedena přes registrovaný VKP Milovice - Mladá
- zásah nově navržené trasy do regionálního biokoridoru Strašnovský les – Chlum, regionálního biocentra Mladoboleslavský Chlum, nadregionálního biokoridoru Řepínský důl – Žehuňská obora, nadregionálního biokoridoru Příhrazské skály – K10
- nově navržená trasa vedena přes záplavové území řeky Jizery (odb. Krásná Louka – odb. Dalovice), Klenice (Řepov – Mladá Boleslav)
- nově navržená trasa vedena OPVZ II. stupně Lysá nad Labem Litol vrty L1
- nově navržená trasa vedena přes PP Chlum u Nepřevázky
- nově navržená trasa vedena přes EVL Chlum u Nepřevázky
- nově navržená trasa vedena přes přírodní park Chlum

	Varianty			
	C1	C2el	Ceko	Deko
OCHRANA PŘÍRODY	37	43	29	26
OCHRANA VOD	32	39	25	22
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	30	36	24	21
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	30	38	24	21
CELKEM	129	156	102	90

Pořadí (1 = nejlepší, 4 = nejhorší)	1.	2.	3.	4.
Varianty	Deko	Ceko	C1	C2el

4.1.15 Mapové výstupy

V následující tabulce je uveden převodní klíč jednotlivých prvků – zařazení do základních kategorií (dle metodiky Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby TP 181).

Složka ŽP	K1 (červená) 0,81 – 1,0	K2 (oranžová) 0,61 – 0,8	K3 (žlutá) 0,41 – 0,6	K4 (světle zelená) 0,21 – 0,4	K5 (tmavě zelená) 0,0 – 0,2
Voda podzemní a vodní zdroje	OPVZ I. stupně	OPVZ II. stupně	CHOPAV		
ZCHÚ	NPR, PR, NPP, PP, NP, I. a II. zóna CHKO	Ochranná pásma ZCHÚ, III. zóna CHKO	IV. zóna CHKO nebo ochranné pásmo NP a CHKO		
VKP		Jezera, rašeliníště, registrované VKP	Lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy		
ÚSES		Biocentra a biokoridory nadregionální a regionální	Ochranná zóna NRBK		
Natura 2000		EVL a ptačí oblasti			
Památné stromy	Památné stromy včetně ochranného pásma				
Horninové prostředí		Dobývací prostory	CHLÚ	Poddolovaná území	
Zemědělská půda		I. třídy kvality dle BPEJ	II. třídy kvality dle BPEJ	III. třídy kvality dle BPEJ	IV. a V. třídy kvality dle BPEJ
Lesy		Lesy ochranné, lesy zvláštního určení	Lesy hospodářské		
Kulturní a archeologické památky	Všechny evidované kult. a hist. památky, památkové rezervace	Ochranná pásma kulturních památek, památkové zóny	Území s archeologickými nálezy		

Mapové přílohy (kategorie rezistence území):

- Varianta C1

- Varianta C2el
- Varianta Ceko
- Varianta Deko

4.1.16 Doporučení pro další stupně dokumentace

ZPRACOVAT BIOLOGICKÉ HODNOCENÍ

V dalších stupních dokumentace je třeba zpracovat biologické hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů a to s ohledem na aktuální stav a zvolenou variantu.

PROVÉST DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM

Tento průzkum zmapuje zeleň v území, které bude dotčeno stavbou. Bude sloužit jako podklad pro stanovení rozsahu kácení zeleně a dále pro stanovení výše ekologické újmy za tuto pokácenou zeleň. Jako kompenzace budou provedeny náhradní výsadby, které budou dány v rozhodnutích o povolení kácení dřevin. Největší újmou je kácení vzrostlých dřevin především těch, které jsou zapojeny do městské zeleně. Je třeba při navrhování vedení tras např. kabelů se těmito dřevinám vyhýbat.

ZPRACOVAT HLUKOVOU STUDII VČETNĚ MĚŘENÍ HLUKU

Jako podklad pro zpracování hlukové studie je nutné provést měření hluku ve stávajícím stavu. Na základě těchto měření, stávajících a předpokládaných intenzit dopravy bude zpracována hluková studie. Ta zhodnotí, porovná situaci a navrhne protihluková opatření tak, aby byly dodrženy příslušné hygienické limity dle aktuálně platných předpisů.

ZPRACOVAT STUDII VIBRACÍ A PROVÉST MĚŘENÍ VIBRACÍ

Na základě měření vibrací v nejvíce ohrožených objektech budou případně navržena antivibrační opatření – instalace antivibračních rohoží do konstrukce železničního svršku v místech, kde by měření doložilo překročení limitů, případně v dalších rizikových místech.

ZPRACOVAT ROZPTYLOVOU STUDII

Studii je potřebné zpracovat především pro období výstavby, kdy bude ovzduší v blízkosti obydlených území zatíženo prachem z výstavby a imisemi stavebních strojů a dopravy. Účelem této studie bude navrhnout zmírňující opatření (např. snižování prašnosti klopením, udržování stavebních strojů v dobrém technickém stavu, minimalizací prašných ploch apod.) a vedení dopravních tras mimo obytnou zónu a mimo zónu se zvýšeným pohybem cestujících.

HYDROGEOLOGICKÉ POSOUZENÍ

Provést hydrogeologické posouzení vlivu stavby na podzemní vody, především v oblastech, kde dojde k zásahům do větších hloubek – zakládání staveb pod hladinou podzemní vody, tunely.

PEDOLOGIE

Jako podklad pro zpracování hodnocení vlivu stavby na zemědělský půdní fond je nutné zpracovat pedologický průzkum, v němž bude stanoveno současné využití zabíraných pozemků a kvalita a mocnost případně skrývané humózní vrstvy. Tento průzkum bude sloužit jako podklad pro odnětí zabíraných zemědělských pozemků.

LESNÍ POZEMKY

Pro odnětí pozemků z PUPFL je nutné zpracovat odborný posudek, zahrnující: výpočet poplatku za dočasné odnětí pozemků, komplexní výpočet náhrad škod na lesních porostech a předpoklad zvýšených provozních nákladů podle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně PUPFL.

4.1.17 Vztah k procesu EIA

Posuzování vlivů koncepcí na ŽP (SEA) a posuzování vlivů záměrů na ŽP (EIA) řeší zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

4.1.18 SEA

Po výběru vhodné varianty bude záležet, zda daná varianta je v souladu s územně plánovací dokumentací (ÚPD), tzn. v souladu se Zásadami územního rozvoje (dále jen ZÚR) a s územními plány dotčených obcí (viz Zhodnocení územní průchodnosti, kap. 8.2 a 8.3).

V případě nesouladu s ÚPD:

- Podnět na pořízení změny, aktualizace nebo nové územně plánovací dokumentace (ÚPD).

Fáze – zadání ÚPD (vyjádření příslušného úřadu na zpracování SEA, případně Natura)

Fáze – zpracování SEA vyhodnocení

Fáze – stanovisko příslušného úřadu

4.1.19 EIA

V rámci procesu EIA jsou posuzovány stavby, činnosti a technologie, jejichž realizace většinou doprovází významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Zákon v příloze č. 1 rozlišuje vybrané stavby, které se musí vždy posuzovat (kategorie I) a vybrané stavby posuzované na základě výsledků zjišťovacího řízení (kategorie II).

Rozsah technického řešení z hlediska stavebního je vymezen stávajícími železničními tratěmi, které jsou zařazeny do kategorie:

Celostátní

- č. 070 v úseku Praha - Vysočany - Všetaty - Mladá Boleslav hl. n. - Turnov
- č. 030 v úseku Turnov - Liberec
- č. 231 v úseku Praha - Vysočany - Lysá nad Labem
- č. 071 v úseku Čachovice - Mladá Boleslav hl. n.

Regionální

- č. 232 v úseku Lysá nad Labem - Milovice

Stavebně budou řešeny též v nezbytné míře přilehlé úseky ostatních navazujících tratí a úseky novostaveb mezi Milovicemi a Čachovicemi, v Mladé Boleslavi, v okolí Turnova a v úseku Turnov – Liberec.

Pro stavby železnic (nové přeložky, optimalizace, modernizace) je vymezeno následující rozdělení:

Kategorie I (záměry vždy podléhající posouzení)

44 Celostátní železniční dráhy

Podle § 21 zákona zajišťuje posuzování záměrů uvedených v příloze č. 1 Ministerstvo životního prostředí.

Záměry uvedené v příloze č. 1 výše uvedeného zákona kategorii I a změny těchto záměrů, pokud změna záměru vlastní kapacitou nebo rozsahem dosáhne příslušné limitní hodnoty, je-li uvedena, podléhají posouzení vlivů záměrů na životní prostředí vždy.

Změny záměru uvedeného v příloze č. 1 výše uvedeného zákona kategorii I, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání a nejedná-li se o změny, které vlastní kapacitou dosáhnou příslušné limitní hodnoty, podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení.

5. ZHODNOCENÍ VLIVU KLIMATICKÝCH ZMĚN NA ŘEŠENÝ PROJEKT

Změna klimatu představuje jedno z klíčových témat současné světové environmentální politiky. Charakter a závažnost dopadů změny klimatu závisí nejen na projevech změny klimatu samotných, ale také na expozici, zranitelnosti a resilienci přírodních a antropogenních systémů, které se současně vzájemně ovlivňují. Projevy změny klimatu mohou být vzájemně podmíněny a jejich intenzita a délka jsou současně nepravidelné a obtížně předvídatelné.

Mezi projevy klimatických změn patří:

- dlouhodobé sucho
- povodně a přívalové deště
- zvyšování teplot
- extrémní meteorologické jevy
- vydatné srážky
- extrémně vysoké teploty
- extrémní vítr
- přírodní požáry

Snižování emisí skleníkových plynů a posilování jejich propadů je nedílnou součástí řešení problematiky změny klimatu a jejich negativních dopadů.

Železniční doprava s elektrickou trakcí je považována za environmentálně příznivý druh dopravy vzhledem k výrazně nižší spotřebě energie a menším emisím škodlivých látek na jednotku přepraveného nákladu ve srovnání s ostatními druhy dopravy. Nelze ovšem opomenout nepřímou spotřebu zdrojů, která vzniká během výroby elektrické energie, kdy jen její malé procento pochází z obnovitelných zdrojů. I přesto však pozitivní efekty z hlediska zdraví a životního prostředí převažují. Musí se však přizpůsobit požadavkům moderní ekonomiky a stát se konkurenceschopnou silniční dopravě.

Z tohoto důvodu má upřednostňování železniční dopravy s elektrickou trakcí velký význam při snižování emisí plynů. Zejména se jedná o modernizace železničních tranzitních koridorů, elektrifikace tratí a zvýšení efektivity železniční dopravy.

5.1 Základní typy opatření

V reakci na změnu klimatu je možné přijímat dva základní typy opatření:

5.1.1 Mitigační

– přímá či nepřímá opatření ke snížení emisí skleníkových plynů

Mezi mitigační opatření v železniční dopravě můžeme zařadit:

- Aplikace technických standardů pro dopravní prostředky v oblasti životního prostředí a bezpečnosti
- Podpora postupného přesunu silniční a letecké osobní a nákladní dopravy, na dopravu železniční
- Vytváření podmínek pro větší využívání železniční dopravy na elektrický pohon

5.1.2 Adaptační

– opatření k přizpůsobení přírodního nebo antropogenního systému skutečné nebo předpokládané změně klimatu včetně jejich dopadů

Mezi adaptační opatření v železniční dopravě můžeme zařadit:

- Zohlednění rizika povodní při navrhování a projektování staveb a dalších projektů v ohrožených územích (železnice konstruovat s ohledem na 100 letou vodu)
- Systematická výsadba a výběr dřevin ve vhodné vzdálenosti podél železnic (předcházení pádu dřevin do kolejí a na trakční vedení vlivem větru)
- Identifikovat a monitorovat nevyhovující technologie v železniční infrastruktuře
- Podpořit výzkum a vývoj nových materiálů
- Využití telematických dopravních systémů (řízení dopravy při mimořádných a krizových událostech – informace o stavu a sjízdnosti)
- Výstavba nových a zvyšování kapacity existujících objízdných tras
- Optimalizace teplot v dopravních prostředcích (v létě příliš nechladiť a v zimě příliš nepřetápět)
- Přizpůsobit zejména stavební zákony, normy týkající se stavebních konstrukcí
- Adaptační opatření vyžadují zahrnutí vlivu změny klimatu jak do dlouhodobých investic, jako jsou výstavba železničních dopravních cest a infrastruktury či pořízení dopravních prostředků, tak do sektorových koncepcí a strategií.
- Odolnost projektu vůči projevům klimatické změny

Extrémní výkyvy počasí jako jsou náhlé intenzivní srážkové či sněhové úhrny, záplavy a vlny veder mohou mít výrazný vliv na železniční dopravu. Frekventovanější výskyt extrémních projevů počasí může způsobovat častější vznik nesjízdnosti úseků v důsledku jejich zaplavení, fyzického poškození či zničení, zatarasení popadanými stromy následkem vichřice apod. Sesuvy půdy v úsecích železničních sítí mohou tyto sítě významně narušit. To bude klást zvýšené nároky na jedné straně na zajištění kapacity a vůbec existence objízdných tras, na organizaci dopravy, na druhé straně na schopnost správců infrastruktury dostatečně rychle reagovat na vzniklé mimořádné události. Důležitá je i prevence a údržba zeleně a stožárů, které by mohly spadnout na železniční cestu. V zimním období mohou mít náhlé sněhové úhrny negativní vliv na kvalitu železniční infrastruktury a fungování dopravy.

POVODNĚ A PŘÍVALOVÉ DEŠTĚ

Dopady povodní se mohou projevit v případě železniční dopravy poškozením kolejí, souvisejících staveb (mosty, propustky), výhybek, trakčního vedení či zatarasení cesty a v důsledku tohoto k přerušení dopravy, výlukám apod.

Povodně jsou přírodním fenoménem, kterému nelze zcela zabránit, lze pouze zmírnit jejich následky. Zásadním strategickým cílem tak je snížit riziko povodní a zvýšit odolnost proti jejich negativním účinkům na lidské zdraví, životní prostředí, kulturní dědictví, hospodářskou činnost a infrastrukturu. Cíle a zásady stanovené v klíčových strategických dokumentech (Strategie ochrany před povodněmi na území ČR a v Plánech pro zvládání povodňových rizik) jsou stále aktuální a v rámci adaptace na změnu klimatu je nutné je dodržovat.

Možnosti předpovídání přívalových povodní jsou velmi silně omezeny, a to vzhledem k prudké dynamice vývoje konvekční oblačnosti, ze které vypadávají přívalové srážky. I když meteorologické podmínky pro vznik silných přívalových srážek mohou být poměrně úspěšně předpověděny, přesnou lokalizaci výskytu, trvání a intenzitu přívalových srážek a tím i oblast eventuálního výskytu přívalových povodní pomocí standardních meteorologických modelů (např. ALADIN) predikovat v podstatě nelze.

Z výše uvedených důvodů se tak stanovuje tzv. potenciální míra rizika vzniku přívalových povodní. Vychází se z aktuálního stavu nasycenosti území (povodí), který je vedle fyzicko-geografických charakteristik území (např. sklonových poměrů) směrodatný pro určení potenciálních rizikových srážek daného trvání.

EXTRÉMNI METEOROLOGICKÉ JEVY

Vydatné srážky

Železniční doprava je ohrožena různými projevy vydatných srážek (např. terénních depresí při intenzivním dešti, přerušení tratí sesuvy způsobenými přívalovými dešti, omezení sjízdnosti při intenzivním sněžení a námraze, pád stromů v důsledku přetížení sněhem či námrazou). V zimním období výskyt extrémních projevů sněžení a vzniku námrazy výrazně zvyšuje náklady na údržbu komunikací. Sekundární dopady pak může mít výpadek elektrického proudu.

Extrémně vysoké teploty

V oblasti železniční dopravy dochází ke škodám na infrastruktuře a také ke zvýšené zátěži energetické sítě z důvodu využívání klimatizací v dopravních prostředcích.

Extrémní vítr

Železniční doprava je přímo ohrožena polámanými a spadlými stromy, druhotně výpadky v dodávkách elektrické energie.

Hlavním cílem v oblasti řešení dopadů vydatných srážek, extrémně vysokých teplot a extrémního větru je snížení zranitelnosti lidské společnosti a ekosystémů zlepšením připravenosti na tyto meteorologické extrémy. Základem je zde zlepšování systému včasného varování.

PŘÍRODNÍ POŽÁRY

V oblasti železniční dopravy může dojít ke škodám na infrastruktuře v zasaženém území.

Hlavním cílem v oblasti prevence a řešení přírodních požárů je intenzivní monitoring vzniku požáru a dobrá připravenost všech složek na jeho řešení, zejména jednotek požární ochrany. Prioritní pozornost by měla být věnována zejména regionům s vyšší zalesněnou plochou a zemědělským oblastem.

5.1.3 Klimatické charakteristiky předmětného území

Teplota vzduchu a srážkové úhrny jsou dvě základní klimatologické charakteristiky, které patří k nejvýznamnějším indikátorům vývoje regionálního klimatu a jeho změn. Vývoj uvedených základních indikátorů na území ČR v posledních padesáti letech byl vyhodnocen zejména na základě analýzy řad tzv. územních teplot a srážkových úhrnů, které představují jejich charakteristické hodnoty, beroucí v úvahu výsledky měření ze staniční sítě ČR (teplota je redukována na střední nadmořskou výšku).

TEPLoty

V uplynulých padesáti letech se průměrná roční teplota na našem území zvyšuje přibližně o 0,3 °C za 10 let bez výrazných rozdílů mezi jednotlivými ročními obdobími. Výjimkou je podzim, kdy je na celém území nárůst teploty pouze třetinový. Dlouhodobý normál teploty vzduchu v Praze a Středočeském kraji v období mezi lety 1981 až 2010 byl 8,6 °C a vzrostl tak o 0,4 °C oproti rokům 1961 až 1990. V Libereckém kraji mezi roky 1981 až 2010 byl dlouhodobý teplotní normál 7,4 °C, což je oproti období mezi roky 1961 až 1990 nárůst o 1 °C.

Dlouhodobý normál teploty vzduchu v dotčeném území (podle krajů) a v ČR

	1961-1990	1981-2010
Praha a Středočeský kraj	8,2 °C	8,6 °C
Liberecký kraj	6,4 °C	7,4 °C
Česká republika	7,5 °C	7,9 °C

Zdroj: [ČHMÚ; upraveno AF-Cityplan]

V souvislosti se změnou teplotního režimu dochází rovněž k postupnému zvyšování průměrného počtu dní s vysokými teplotami a ke snižování průměrného počtu dní s nízkými teplotami. Průměrný počet letních dní během roku na celém území ČR se oproti standardnímu období zvýšil o 13, tropických dní o 6; naopak došlo k poklesu průměrného počtu mrazových (o 8) a ledových dní (o 3 dny). Změny maximálních denních teplot, počtů dní s extrémními teplotami a střídání extrémně teplých, resp. chladných období jsou zejména v letním období statisticky významná.

SRÁŽKY

Dlouhodobý srážkový normál v Praze a Středočeském kraji se v letech 1981 až 2010 snížil o 3 mm oproti rokům 1961 až 1990, tzn. z 590 na 587 mm. V Libereckém kraji je naopak vzrůstající trend. Zatímco mezi roky 1961 až 1990 činil srážkový normál 860 mm, tak mezi roky 1981 až 2010 již byl 893 mm. Hlavní rysy ročního chodu srážek v posledních padesáti letech zůstávají zachovány, tzn. maximum srážkových úhrnů v létě, minimum v zimě. Roční srážkové úhrny nicméně vykazují výraznou meziroční proměnlivost. Na našem území nedochází ke statisticky významným změnám v průměrných počtech dní se srážkovými úhrny nad určitou hranicí. Srážkové dny s úhrny srážek ≥ 5 mm a ≥ 10 mm se vyskytují v ČR v průběhu celého roku a jejich měsíční počty odpovídají ročnímu chodu srážek – nejčastější výskyty jsou zaznamenány v létě, nejnižší v zimě. Dny se srážkovým úhrnem ≥ 20 mm se vyskytují převážně v teplé polovině roku, jejich výskyt v chladném období je zcela ojedinělý.

Dlouhodobý srážkový normál v dotčeném území (podle krajů) a v ČR

	1961-1990	1981-2010
Praha a Středočeský kraj	590 mm	587 mm
Liberecký kraj	860 mm	893 mm
Česká republika	674 mm	686 mm

Zdroj: [ČHMÚ; upraveno AF-Cityplan]

RYCHLOST VĚTRU

Dlouhodobá průměrná rychlost větru byla v Praze mezi roky 1961 až 1990 4,4 m/s. V období mezi roky 1981 až 2010 se průměrná rychlost větru snížila o dvě desetiny. Stejný snižující se trend je pozorován i v Liberci, kde byla průměrná rychlost mezi roky 1961-1990 3,4 m/s. Mezi roky 1981 až 2010 se snížila o jednu desetinu.

	1961-1990	1981-2010
Praha a Středočeský kraj	4,4 m/s	4,2 m/s
Liberecký kraj	4,3 m/s	3,3 m/s

Zdroj: [ČHMÚ; upraveno AF-Cityplan]

BOUŘKOVÉ JEVY

V Praze a Středočeském kraji se mezi roky 1981 až 2000 průměrný roční počet dní s bouřkou pohyboval mezi 21 až 24. V Libereckém kraji se ve stejném období průměrný počet dní s bouřkou pohyboval v rozmezí 24 až 27.

5.1.4 Vývoj klimatu pro budoucí období

Budoucí vývoj klimatu v ČR vychází ze scénáře klimatického modelu ALADINCLIMATE/CZ v rozlišení 25 km pro období 1961 – 2100 opravené o chyby modelu, které byly identifikovány při porovnávání modelové simulace pro referenční období 1961 – 1990 s naměřenými hodnotami. Jako základní prvky pro scénář byly vybrány: průměrná denní teplota vzduchu, denní úhrn srážek, denní suma globálního záření, průměrná denní rychlost větru a relativní vlhkost vzduchu. Výběr základních klimatických prvků vyplýval z požadavků sektorů zabývajících se odhady dopadů a z dostupnosti výstupů regionálních klimatických modelů. Změny klimatických prvků vypočítané modelem ALADIN-CLIMATE/CZ pro období 2010–2100 podle scénáře emisí SRES A1B jsou jen jednou z možných variant budoucího vývoje klimatu. Tyto změny je nutno zařadit do kontextu neurčitostí vyplývajících z použití různých regionálních modelů (RCM), řídicích globálních modelů (GCM) a scénářů emisí. Scénář se zaměřuje na tři třicetileté časové horizonty 2010–2039, 2040–2069 a 2070–2099.

5.1.5 Scénář změny klimatu pro období 2010–2039

Scénář změny klimatu pro období 2010–2039 je vztažen pouze ke scénáři emisí SRES A1B, neboť pro takto blízké období se mezi jednotlivými scénáři SRES předpokládají pouze nevýznamné rozdíly.

V období 2010–2039 se teplota vzduchu na území ČR zvýší podle modelu ALADIN 25 cca o 1°C, oteplení v létě a zimě je jen o něco menší než na jaře a na podzim. Patrné je systematické zvýšení teplot relativně málo proměnlivé v prostoru. U změn sezónních úhrnů srážek je situace složitější. Ve většině uzlových bodů je v zimě simulován pokles budoucích srážek (v závislosti na konkrétní lokalitě ČR do 20 %), na jaře jejich zvýšení (od 2 do cca 16 %), v létě a zejména na podzim se situace v různých částech území ČR liší (na podzim najdeme na několika místech ČR slabý pokles o několik procent, jinde zvýšení až o 20–26 %, v létě převládá slabý pokles, místy (např. západní Čechy

naopak zvýšení až o 10 %). Zároveň je patrná poměrně výrazná prostorová proměnlivost změn, je tudíž možné, že případný klimatický signál může být v tomto blízkém období překryt projevy přirozených (meziročních) fluktuací srážkových úhrnů. Vzhledem ke slabému signálu změn relativní vlhkosti v 21. století, a v neposlední řadě i skutečnosti, že naměřené hodnoty relativní vlhkosti se v období 1961–2000 neměnily, bylo doporučeno, aby při odhadech dopadů pro toto období bylo pracováno s měřenými hodnotami relativní vlhkosti z období 1961–1990. Nejenom v období 2010–2039, ale i v obdobích následných, jsou simulované změny sezónních průměrů denních sum globálního záření největší v zimě (až o více než 10 %), v ostatních sezónách se na většině míst pohybují do 4 %, nicméně ve srovnání s chybami modelu jsou změny globálního záření dopadajícího na zemský povrch malé.

Korigované (C) a nekorigované (S) sezónní průměry výstupů modelu ALADIN 25 pro referenční období a změny pro vybrané budoucí časové horizonty. U teploty vzduchu se jedná o rozdíl, u ostatních prvků o podíl mezi budoucím a referenčním obdobím.

Teplota vzduchu				
	1961-1990		2010-2039	
	C	S	C	S
jaro	-0,04	-2,26	1,16	0,98
léto	-0,03	0,03	1,09	0,90
podzim	-0,01	-1,02	1,16	1,23
zima	-0,04	-0,06	1,14	0,90

Zdroj: [CHMÚ; upraveno AF-Cityplan]

Atmosférické srážky				
	1961-1990		2010-2039	
	C	S	C	S
jaro	0,98	1,33	1,12	1,10
léto	0,99	1,07	1,03	1,01
podzim	0,99	1,10	1,08	1,04
zima	0,99	1,32	0,92	0,91

Zdroj: [CHMÚ; upraveno AF-Cityplan]

Vítr				
	1961-1990		2010-2039	
	C	S	C	S
jaro	0,99	0,90	1,02	1,02
léto	0,99	0,80	1,00	1,00
podzim	0,99	0,96	0,98	0,98
zima	1,00	1,07	0,98	0,98

Zdroj: [CHMÚ; upraveno AF-Cityplan]

5.1.6 Scénář změny klimatu pro období 2040–2069 a 2070–2099

V období 2040–2069 je simulované oteplení již výraznější, nejvíce se zvýší teploty vzduchu v létě (o 2,7 °C), nejméně v zimě (o 1,8 °C). Za zmínku stojí zvýšení teplot v srpnu o téměř 3,9 °C. V jednotlivých gridových bodech ČR se oteplení může na jaře a v létě pohybovat od 2,3 °C po 3,2 °C, na podzim od 1,7 °C po 2,1 °C a v zimě od 1,5 °C po 2,0 °C. V období 2070–2099 oteplení v létě dosahuje 4 °C (na území ČR se mění od 3,5 do 4,7 °C), na podzim a v zimě činí „pouze“ 2,8 °C (v jednotlivých gridových bodech od 2,6 do 3,1 °C). Pro období 2040–2069 je již charakteristický pokles srážek v zimě (např. Krkonoše, Českomoravská Vysočina, Beskydy až o 20 %) a zvýšení na podzim. V létě začíná na území ČR dominovat pokles srážek, který je v období 2070–2099 ještě výraznější, zatímco pokles zimních úhrnů srážek je oproti předchozímu období menší. Změny relativní vlhkosti jsou malé, model ALADIN 25 dává ve všech sezónách a časových horizontech pokles relativní vlhkosti, v zimě do 5 %, v létě 5 – 10 %, na konci 21. století pak na některých místech až 15 % (část středních Čech, Vysočina), což je v souladu s předpokládaným zvýšením teploty vzduchu a snížením srážkových úhrnů. Řešitelům bylo doporučeno pro obě období pracovat s korigovanými daty, příp. použít tzv. delta postup, tj. aplikovat relativní změny mezi budoucím a referenčním obdobím na časové řady pozorování v referenčním období 1961–1990. V případě simulací globálního záření platí to, co bylo řečeno v předchozím odstavci. V obou obdobích jsou změny sezónních průměrů denních sum globálního záření největší v zimě (až o více než 10 %), v ostatních sezónách se na většině míst pohybují do 4 %.

Korigované (C) a nekorigované (S) sezónní průměry výstupů modelu ALADIN 25 pro referenční období a změny pro vybrané budoucí časové horizonty. U teploty vzduchu se jedná o rozdíl, u ostatních prvků o podíl mezi budoucím a referenčním obdobím.

Teplota vzduchu						
	1961-1990		2040-2069		2070-2099	
	C	S	C	S	C	S
jaro	-0,04	-2,26	2,59	2,12	3,54	2,87
léto	-0,03	0,03	2,68	2,32	3,96	3,47
podzim	-0,01	-1,02	1,92	2,04	2,83	3,04
zima	-0,04	-0,06	1,76	1,44	2,83	2,29

Zdroj: [CHMÚ; upraveno AF-Cityplan]

Atmosférické srážky						
	1961-1990		2040-2069		2070-2099	
	C	S	C	S	C	S
jaro	-0,04	-2,26	1,00	0,98	1,10	1,07
léto	-0,03	0,03	0,99	0,96	0,88	0,86
podzim	-0,01	-1,02	1,18	1,13	1,12	1,06
zima	-0,04	-0,06	0,91	0,88	0,96	0,94

Zdroj: [CHMÚ; upraveno AF-Cityplan]

Vítr						
	1961-1990		2040-2069		2070-2099	
	C	S	C	S	C	S
jaro	0,99	0,90	0,99	0,99	1,02	1,02

léto	0,99	0,80	1,00	1,00	1,01	1,01
podzim	0,99	0,96	1,01	1,01	0,97	0,97
zima	1,00	1,07	0,96	0,95	0,98	0,97

Zdroj: [CHMÚ; upraveno AF-Cityplan]

5.1.7 Shrnutí hlavních meteorologických jevů a jejich předpokládaného vývoje

Z výše uvedených informací lze meteorologické jevy v předmětném území charakterizovat následovně:

- Teplota vzduchu se ve sledovaném období mezi roky 1981-2010 zvedla řádově o 0,5 °C v Praze a ve Středočeském kraji, oproti sledovanému období mezi roky 1961-1990. V Libereckém kraji je tento nárůst mezi roky 1981-2010 dokonce o 1 °C oproti rokům 1961-1990. Podle scénáře klimatického modelu ALADINCLIMATE/CZ (scénář emisí SRES A1B) se pro období 2010-2039 očekává nárůst teploty vzduchu o 1 °C. Mezi roky 2040-2069 je toto oteplení ještě výraznější, kde se očekává nárůst o 2,7 °C v létě a v zimě 1,8 °C. Mezi roky 2070-2099 se očekává nárůst dokonce o 4 °C v létě a v zimě o 2,8 °C.
- Dlouhodobý srážkový normál je v Praze a ve Středočeském kraji mezi roky 1961-1990 a 1981-2010 prakticky totožný. Nárůst množství srážek je patrný v Libereckém kraji, kde je dlouhodobý srážkový normál mezi roky 1981-2010 větší o 23 mm oproti rokům 1961-1990. Podle scénáře klimatického modelu ALADINCLIMATE/CZ (scénář emisí SRES A1B) mezi roky 2010-2039 je u změn sezónních úhrnů srážek situace složitější. V zimě je simulován pokles budoucích srážek, na jaře jejich zvýšení, v létě a zejména na podzim se situace v různých částech území ČR liší. Pro období 2040–2069 je již charakteristický pokles srážek v zimě a zvýšení na podzim. V létě začíná na území ČR dominovat pokles srážek, který je v období 2070–2099 ještě výraznější, zatímco pokles zimních úhrnů srážek je oproti předchozímu období menší.
- Dlouhodobá průměrná rychlost větru je ve sledovaných obdobích 1961-1990 a 1981-2010 prakticky totožná. Praze došlo k poklesu o 0,2 m/s mezi roky 1981-2010 oproti předchozímu období. V Liberci došlo mezi roky 1981-2010 k poklesu o 0,1 m/s oproti předchozímu období.
- Z hlediska počtu dní s bouřkou byl v Praze a ve Středočeském kraji mezi roky 1981 až 2000 průměrný roční počet dní s bouřkou 21 až 24. V Libereckém kraji byl ve stejném období 24 až 27.

5.1.8 Citlivost navržených variant na relevantní meteorologické jevy

!!! – významná citlivost na klimatický jev

!! – střední citlivost na klimatický jev

! – nízká citlivost na klimatický jev

X – bez citlivosti na klimatický jev

Silný vítr

- omezení dopravy a neprůjezdnost
- výpadky elektrické energie
- škody na budovách a technické infrastruktury

závěr: z hlediska ovlivnění povětrnostními jevy jsou všechny varianty ohroženy přibližně stejně.

Sněhové srážky

- sněhové jazyky a závěje omezující průjezdnost tratí

závěr: z hlediska ovlivnění sněhovými jevy jsou všechny varianty ohroženy přibližně stejně. Větší riziko ohrožení sněhovými srážkami je spíše na silničních komunikacích.

Námrazy

- námraza na trakčním vedení

závěr: z hlediska námrazy na trakčním vedení je nejvíce potenciálně ohrožena varianta C2el, která je celá elektrizovaná. Ostatní varianty jsou ohroženy přibližně stejně.

Varianta	C1	C2el	Ceko	Deko
Citlivost	!	!!	!	!

Povodně

- podemletí nebo poškození pilířů mostních objektů
- podmáčení podloží a snížení stability zemního tělesa
- zaplavení tratí a snížení její průjezdnosti

závěr: z hlediska ovlivnění povodněmi se jedná zejména o vodní toky: Klenice a Jizera. Potenciálně ohrožené úseky jsou Odbočka Krásná louka – odbočka Dalovice (všechny varianty) a mezi Svijany a Příšovicemi (varianty C1 a C2el). U variant C1 a C2el je dále potenciálně ohrožen úsek přes řeku Mohelku.

Varianta	C1	C2el	Ceko	Deko
Citlivost	!!	!!	!	!

Silné deště

- průtoky vody přes trať

závěr: v případě silných dešťů bude citlivost jednotlivých variant obdobná jako u výše zmíněných povodní.

Varianta	C1	C2el	Ceko	Deko
Citlivost	!!	!!	!	!

Bouřkové jevy

- náhlé přívalové deště
- nárazový vítr
- krupobití
- blesky

závěr: v případě náhlých přívalových dešťů a nárazového větru jsou citlivosti jednotlivých variant uvedeny výše. Co se týče krupobití a blesků jsou všechny varianty ohroženy přibližně stejně.

Varianta	C1	C2el	Ceko	Deko
Citlivost	!	!	!	!

Vysoké teploty

- vybočení kolejí

závěr: z hlediska ovlivnění vysokými teplotami jsou všechny varianty ohroženy přibližně stejně.

Požáry

- poškození trakčního vedení

závěr: z hlediska ovlivnění požárem jsou všechny varianty ohroženy přibližně stejně.

6. ZHODNOCENÍ ÚZEMNÍ PRŮCHODNOSTI

V rámci této kapitoly jsou popisované a hodnocené územní střety ve vztahu k současnému způsobu využití území. Podkladem pro analýzu územní průchodnosti jsou územní plány. Územní plán obce je dlouhodobá, strategická a rozvojová územně plánovací dokumentace (ÚPD), která komplexně řeší prostorové a funkční uspořádání území v krajině a stanovuje základní koncepci rozvoje. Popisuje funkční uspořádání současného území (současný stav) a rozvojové trendy do budoucna (návrhové plochy). Tím se snaží strategicky a komplexně rozvíjet území a naplňovat cíl udržitelného rozvoje území.

Hodnocení územních střetů je **dle metodiky**, detailně popsané v úvodu kapitoly 3. Stupnice je sestavena s ohledem na územní průchodnost, nikoliv na environmentální stránku problému.

Hodnocení územních střetů je omezeno na negativní důsledky navrhovaného řešení a jejich bezprostřední vliv v území se zřetelem na zachování vyváženého vztahu tří základních pilířů územního plánování (rezistence, rozsah, rizikovost).

Vzhledem k nemožnosti předvídat budoucí vývoj nejsou hodnocené potenciální dopady na rozvoj městské struktury.

Posouzení vlivu stavby v daném místě podle hledisek:

- **Rezistence** území, vyjadřuje potenciální neprůchodnost území, hodnotu území
- **Rozsah** vyjadřuje míru ovlivnění tohoto území vyjádřenou rozsahem nebo četností
- **Rizikovost** stavby vyjadřuje potenciální riziko, do jaké míry stavba poškodí území

Rezistence jednotlivých územních střetů se následně posuzuje z hlediska rozsahu, z čehož vychází konečná rizikovost „závažnost“ střetu. V závěru je komplexně upozorněno na místa nejzávažnějších územních dopadů.

Kategorie hodnot rezistence vztahující se k územní průchodnosti

Složky využití území	K1	K2	K3	K4	K5
	Území vysoce citlivé	Území kompromisní, vysoce hodnotné	Území kompromisní, středně hodnotné	Území kompromisní, méně hodnotné	Území volné
Stávající stav	obytné a smíšené sídel	sportovní a rekreační areály „kritické ochranné pásmo sídel“ lokální ÚSES větší zásah do plochy LBC a LBK	výrobní nebo skladové areály areály občanské vybavenosti a služeb pásmo faktorů pohody sídel (blízkost trati = hluk, zvýšené nebezpečí) lokální ÚSES (menší zásah s šetrným řešením) ochranná zóna vodohospodářská plocha	záplavové území	zemědělská půda lesy
Navrhované rozvojové		návrh obytné a smíšené	návrh sportovních a rekreačních areálů	návrh výrobních a skladových ploch,	návrh plochy

plochy dle ÚPD		zóny sídel		areálů občanské vybavenosti a služeb záplavové území	zemědělské a lesů
----------------	--	------------	--	---	-------------------

Kategorie výsledné rizikovosti stavby

Bodování	Popis
1	Úsek průchodný, bez rizika z hlediska územní průchodnosti
2	Úsek průchodný, s menším rizikem, řešitelné bez větších územních komplikací
3	Úsek průchodný, ale rizikový, možné obtížně řešitelné komplikace, narušení omezující obyvatelé
4	Úsek s komplikovanými a těžko řešitelnými střety, obtížná územní průchodnost, riziková stavba

Nedostatečné podklady k hodnocení průchodnosti územím

Katastrální území	ZDŮVODNĚNÍ
Zlonín	Neelektronická podoba, špatně čitelný detail.
Hrušov	Územní plán obce pokrývá pouze zastavěnou část katastrálního území. Dostupná je pouze verze změna č. 1 ÚP.
Újezd u Luštěnic	Starý územní plán, špatná kvalita, nejsou vyznačené funkce ploch.
Nepřevázka	Starý územní plán, nepokrývá celé katastrální území.
Mladá Boleslav	V hlavním územním plánu ani v koordinačním plánu nejsou vyznačené funkce ploch.
Jílové u Hodkovic nad Mohelkou	Nekvalitní podklad. Naskenovaný neelektronický územní plán je velmi rozrastrovaný, těžko čitelný, v detailu spíše nečitelný.
Straky	Chybí územní plán.

6.1 POPIS ÚSEKŮ A HODNOCENÍ ÚZEMNÍCH STŘETŮ

Vymezené úseky plánované trati, pro účely detailního popisu průchodnosti územím, lze dělit na úseky rekonstruované a nově realizované, od toho se odvíjí rozsah popisu střetů a průchodnosti trati. Převažující jsou úseky, které vedou ve stávajících kolejích, trať je pouze rekonstruovaná, rozšiřovaná, v některých úsecích je vychýlená od současného stavu, a to vše pro potřeby zvýšení rychlosti vlaků na trati. Popisovány a hodnoceny jsou pouze vyskytující se územní střety. Nově navrhované železniční stopy jsou popisovány téměř celé, jelikož stávající stav v ÚP v mnoha případech nezobrazuje navrhované plochy pro železniční dopravu, proto je upozorňováno i na plochy, které jsou návrhem trasy narušovány.

Nutno upozornit, konflikty lineární stavby s chráněnými přírodními lokalitami (vyjma lokálních biocenter a biokoridorů), i přesto že mají zásadní dopad na celkový rozvoj území, nejsou v zájmu řešení této kapitoly.

Některé střety jsou spíše nezbytným upozorněním. Všechny spatřené střety a nejasnosti je nutné zmínit, ovšem nelze je hodnotit pouze jednostranně, je nutné na rezistenci pohlížet i z hlediska rozsahu a následně vyvodit celkovou rizikovost stavby. V první řadě jsou spatřené střety hodnoceny z pohledu rezistence území, ve druhé tabulce je rezistence zhodnocena z hlediska rozsahu, v

některých případech jsou hodnoty rezistence vyvráceny. Výsledkem je rizikovost úseků a částí úseků.

Poznámka k tabulkám rezistence *NZ = nezastavěná, *ZA = zastavěná

6.1.1 Výh. Skály (Satalice) – Všetaty

Trať (v přibližné délce 40 km) vede ve stopě stávající koleje, v plánu je rekonstrukce a zdvojení koleje. Z důvodu zvýšení požadované rychlosti vlaků na trati se v několika případech trať napřimuje a zmírňují se úhly oblouků z důvodu snazšího projetí vlaků ve vyšší rychlosti.

Nové železniční zastávky: Praha-Kbely, Jilemnická; Praha – Třeboradice, Měšice u Prahy předměstí

Rozšiřovaný úsek (dle staničení trati):

- Satalice (12 km) – Neratovice (33,9 km)

ÚZEMNÍ STŘETY A ZMĚNY rekonstruované stopy kolejí oproti stávající

Rezistence a rozsah						
Staničení (km)	Délka střetu	Katastrální území	Popis	Plocha		
1	14,5 – 14,9	0,4 km	Satalice Kbely	Vstup tělesem železniční trati do ploch nepříslušné funkce (NL, IZ, VN-D).	ZA	K5
2	15,2 – 16,0	0,8 km	Kbely	Vstup tělesem železniční trati do ploch nepříslušné funkce (PZO, IZ, OB).	ZA	K1
3	16,8 – 17,0	0,2 km	Kbely	Zásah železniční zastávky do plochy nepříslušné funkce (IZ).	NZ	K5
4	23,2 – 23,4	0,2 km	Hovorčovice	Zásah železniční zastávky do plochy nepříslušné funkce (BV, ZE)	ZA	K1
5	24,1 – 24,5	0,4 km	Hovorčovice Měšice u Prahy	Úsek zmírnění úhlu oblouku – úprava a zdvoukolejnění stopy trati okrajově překračuje hranice lesní plochy, parkové zeleně a zemědělské plochy, vystupuje tak z plochy určené pro železniční dopravu v rozsahu 400 m. Velmi okrajově vstupuje do plochy LBC-1 a LBK-9, které náleží kategorii rezistence K3. Rozsah zásahu je velmi malý, rezistence území není snížena.	NZ	K5
6	25,0 – 25,2	0,2 km	Měšice u Prahy	Úsek zmírnění úhlu oblouku – vstup do ploch ÚSES	NZ	K3
7	25,6 – 25,8	0,2 km	Měšice u Prahy	Zásah železniční zastávky do plochy nepříslušné funkce (DSM).	NZ	K5
8	28,8 – 29,8	1 km	Kojetice u Prahy Zlonín	Nová stopa trati vybočuje z plochy pro železniční dopravu v délce 1 km. V úseku mezi 29,3 – 29,5 km vstupuje do plochy lokálního biokoridoru LBK 207 (plocha biokoridoru a smíšeného	NZ	K5

				nezastavitelného území – přírodního) zbylý zásah je v rámci plochy zemědělské. Územní plán obce Zlonín není v dostatečné kvalitě k detailnímu výkladu.		
9	32,3 – 32,5	0,2 km	Kojetice u Prahy Neratovice	Zmírněním úhlu oblouku a zdvoukolejněním trati vybočuje stopa železniční trati z plochy pro železniční dopravu . Zásah plochy přírodní zeleně s funkcí ÚSES. (plocha VZp)	NZ	K3
10	32,9 – 33,1	0,2 km	Neratovice	Zásah železniční zastávky do plochy nepříslušné funkce (PZ)	ZA	K5

6.1.2 Všetaty – Mladá Boleslav hlavní nádraží

Rekonstrukce trati ve stopě stávající koleje, v přibližné délce 34 km. Z důvodu zvýšení požadované rychlosti vlaků na trati se v několika případech trať napřimuje a zmírňují se úhly oblouků z důvodu snazšího projetí vlaků ve vyšší rychlosti.

Nové železniční zastávky: žst. Stránov

ÚZEMNÍ STŘETY A ZMĚNY rekonstruované stopy kolejí oproti stávající

Rezistence a rozsah						
Staničení (km)		Délka střetu	Katastrální území	Popis	Plocha	
1	43,5 – 44,1	0,6 km	Byšice	Protnutí plochy nepříslušné funkce celým tělesem železniční trati, včetně zastávky.	NZ	K5
2	45,3 – 45,7	0,4 km	Byšice	Zmírněním úhlu oblouku - mírné narušení ploch jiné funkce, malý rozsah zásahu. V rámci plochy LBC 152.	NZ	K5
3	48,8 – 50,4	1,6 km	Košátky Střížovice	Železniční trať vybočuje z plochy určené pro železniční dopravu v délce 1,6 km. Součástí stavby je přeložka komunikace. Konflikt s územním plánem. <u>Stavba narušuje:</u> - lokální nefunkční biokoridor LBC 243 - vede skrze vodní tok a aktivní zónu záplavového území - narušuje plochu veřejné zeleně v rámci zastavěného území obce Střížovice <u>přeložka komunikace:</u> - vstupuje do vodní a vodohospodářské stabilizované plochy - křížuje návrh silnice III. třídy	NZ	K3

6.1.3 Mladá Boleslav hlavní nádraží – Mladá Boleslav město

Trať (v přibližné délce 3 km) vede přibližně ve stopě stávající koleje.

ÚZEMNÍ STŘETY A ZMĚNY rekonstruované stopy kolejí oproti stávající

Rezistence a rozsah						
Staničení (km)		Délka střetu	Katastrální území	Popis	Plocha	
1	36,65 – 36,75	100 m	Mladá Boleslav	Napřímení oblouku, vstup tělesem železniční trati do ploch nepříslušné funkce (ZS).	NZ	K5
2	37,0 – 37,3	300 m	Mladá Boleslav	Vstup tělesem železniční trati do ploch nepříslušné funkce (ZS)	NZ	K5

6.1.4 Lysá nad Labem – Čachovice

Zcela nová trasa železniční trati mezi Lysou nad Labem a Čachovicemi. Návrh trati se shledává s řadou územních rizik.

Nové železniční zastávky: Milovice - Boží Dar, Vánovice

ÚZEMNÍ STŘETY nové stopy kolejí

Rezistence a rozsah						
Staničení (km)		Délka střetu	Katastrální území	Popis	Plocha	
1	přípojka Lysá n. L. – Nymburk	400 m	Ostrá	Nová kolej křížuje obnovu historické trasy zemské stezky.	NZ	K2
2	1,4 – 3,15	1,75 km	Lysá nad Labem	Nová kolej významně vybočuje z koridoru určeného pro dopravu a současně z koridoru určeného pro rozvoj železniční dopravy. Narušení ploch s nepříslušnou funkcí (VL).	NZ	K3
3	5,6 – 5,8	300 m	Milovice na Labem	Návrh trati vede skrze návrhovou plochu silniční dopravy.	NZ	K4
4	5,9 – 6,3	400 m	Milovice na Labem	Narušení ploch s nepříslušnou funkcí (NS, DZ, OK, PV, VV, SC). Navrhovaná trať z malé části vede přes stávající plochu čerpací stanice (OK-4285). Varianta trasy vede v blízkosti ploch stávajících a návrhových s funkcí bydlení, vzniká tak možnost narušení pásma faktoru sídelní pohody. Návrh částečně prochází návrhovou	NZ	K4

				plochou: BI-4034		
5	6,4 – 6,5	100 m	Milovice na Labem	Navrhovaná trať vede skrze zastavěnou plochu, plochu přestavby P409 a biokoridor vodní a vodohospodářské plochy. Demolice se týká objektů s parcelním číslem: 1110, 1109, 1104, 1103, 1102, 1778/11	ZA	K3
6	6,5 – 7,2	700 m	Milovice na Labem	Nová trať vede podél stávající koleje, nelze vyloučit zvýšenou hlukovou zátěž v rámci přilehlého intravilánu a vizuální bariéru.	ZA	K3
7	7,2 – 7,4	200 m	Milovice na Labem	Narušení ploch s nepříslušnou funkcí (DS, OK). Demolice chátrajícího objektu, parcelní číslo 1336.	NZ	K4
8	7,4 – 10,2	2,8 km	Milovice na Labem	Narušení ploch s nepříslušnou funkcí (DS, NS, NZ, DL, VX). Zásah do plochy nezastavěného smíšeného území, plochy zemědělské, navrhované plochy letecké a silniční infrastruktury, zásah do plochy navrhovaných pro výrobu a skladování. Dále trasa pokračuje v koridoru určeném pro rozvoj železniční dopravy.	NZ	K4
9	12,6 – 13,4	800 m	Všejanya	Výrazné vychýlení od osy rozvojového koridoru železniční dopravy, vzdálenost trati od stávajících ploch a ploch v návrhu (funkce BV) menší než 60 m. Dochází tak k narušení pásma faktoru sídelní pohody.	NZ	K2

6.1.5 Čachovice – Nymburk

Nová trať v tomto úseku vede ve stopě stávajících kolejí s několika málo výjimkami. S plánovanou rekonstrukcí dojde k prodloužení výhybny Straky o cca 200 m. Ve Velelibech k rekonstrukci nádraží – plánuje se vybudování dvou nástupišť a zároveň prodloužení a zrušení některých kolejí. Další velkou související stavbou bude vybudování nového mostu přes trať na komunikaci III. třídy. V tomto místě most překonává nově 4 koleje. Ve stávajícím stavu je křížení řešeno úrovně.

ÚZEMNÍ STŘETÝ A ZMĚNY rekonstruované stopy kolejí oproti stávající

Rezistence a rozsah					
Staničení (km)	Délka střetu	Katastrální území	Popis	Plocha	
1	5,6 - 5,7	Dvory u Nymburka - obec	Těleso přeložky komunikace III. třídy (napřímení a vybudování mostu namísto úrovněového přejezdu) vstupuje do návrhové plochy bydlení.	NZ	K2

			Veleliby	Dále dochází k vážnému střetu s navrhovanou přeložkou I/38. Narušení ploch s nepříslušnou funkcí (B, ZZ, ZV).		
2	10,1 – 10,3	200 m	Straky	Prodloužení výhybny v délce 200 m.	NZ	K5

Pozn. Obec Veleliby má územní plán, který je uzamčený a tím je znemožněné podložit si návrh stopy kolejí, proto je výstup č. 25 bez územního plánu obce Veleliby, ale posudek je s ohledem na platný územní plán. V souboru příloh je výřez územního plánu obce Dvory, zahrnující obec Veleliby. V modrém kroužku je označená lokalita střetu 1) 5,6 – 5,7 km.

6.1.6 Čachovice – Mladá Boleslav hlavní nádraží

Nová trať v tomto úseku vede ve stopě stávajících kolejí, vybočuje pouze ojediněle. Stávající trať je v současné době v celé délce jednokolejná a s plánovanou rekonstrukcí by došlo k celkovému zdvojení trati, lokálně i ke ztrojení. Rozšiřovaný úsek z Čachovic do Mladé Boleslavi (hlavní nádraží) končí v Nepřevázce, od Bezděčína je trať bez projektu.

Část úseku od Nepřevázky, přes Bezděčín na hlavní nádraží v Mladé Boleslavi není do rekonstrukce zapojen. V současné době je zde neelektrifikovaná trať. Z územního hlediska by se nic neměnilo, proto není potřeba se touto částí hlouběji zabývat.

Rozšiřovaný úsek (dle staničení trati):

- Čachovice (14,3 km) – Nepřevázka (27,4 km)

Nové železniční zastávky: Dobrovice

ÚZEMNÍ STŘETY A ZMĚNY rekonstruované stopy kolejí oproti stávající

Rezistence a rozsah						
Staničení (km)	Délka střetu	Katastrální území	Popis	Plocha		
1 16,5 – 18,7	2,2 km	Újezdec u Luštěnic	Zmírňování železničního oblouku - narušení zemědělské plochy.	NZ		K5
2 20,3– 20,8	500 m	Újezdec u Luštěnic	Zmírňování železničního oblouku - zásah do plochy ochranné a izolační zeleně.	NZ		K5

6.1.7 Odbočka Bezděčín – Mladá Boleslav město

Úsek od Nepřevázky do Mladé Boleslavi (na zastávku Mladá Boleslav – město) je dlouhý 8,5 km, z toho kolej délky 6,3 km je zcela nový úsek železniční trati, která prochází katastrálním územím čtyř obcí. Na hranici katastrálního území obce Řepov a Mladá Boleslav se napojuje na stávající železniční trať ze směru Dolní Bousov – Jičín. Zde je také navržené nové přecladiště v přibližné délce 900 m a místě až 55 m široké.

Nové železniční zastávky: Nepřevázka

ÚZEMNÍ STŘETY nové stopy kolejí

Rezistence a rozsah						
Staničení (km)	Délka střetu	Katastrální území	Popis	Plocha		

1	27,4 – 29	1,6 km	Nepřevázka	Návrh trati prochází zemědělskou plochou	NZ	K5
2	29 – 29,5	500 m	Nepřevázka	Návrh trati prochází regionálním biocentrem.	NZ	K2
3	29,5 – 30,8	1,3 km	Chloumek u Mladé Boleslavi	Zemědělská plocha	NZ	K5
4	31,3 – 31,4	100 m	Jemníky u Mladé Boleslavi	Křížení drobného vodního toku = lokálního biokoridoru.	NZ	K3
5	32,6 – 33,1	400 m	Řepov	Ke střetu dochází se záplavovým územím, křížení drobného vodního toku (LBK) a s ochranným pásmem občanské vybavenosti.	NZ	K3
6	33,3 – 35,9	3,2 km	Mladá Boleslav	Od 33,3 kilometru trati ve směru Lysá nad Labem – Mladá Boleslav se trať napojuje na stávající kolej již v katastrálním území MB. Trať vede výrobní oblastí města. Od 35,2 km se rozšiřování trati neobejde bez stavebních úprav a demolice stavebního objektu na 35,3 km.	ZA	K3
7	33,6	900 m	Mladá Boleslav Plazy Řepov	U 33,6 km je plánované nákladíště / překladiště, nacházející se v průmyslové / výrobní lokalitě. Stavba se je lokalizována na plochách územním plánem definovaných jako plochy přestavby s rozdílným způsobem využití (SM, VS, NZ, VN).	NZ	K4

6.1.8 Odbočka Krásná Louka – odbočka Dalovice

Úsek Krásná Louka až po odbočku Dalovice (36,9 – 37,6 km) je krátký zcela nový úsek železniční trati, dlouhý 700 m. Jedná se o propojení koleje Lysá nad Labem – Mladá Boleslav a Mladá Boleslav – Liberec, aniž by vlak musel jet přes hlavní nádraží / aniž by cestující museli ve směru ze zastávky ML.B. město přestupovat na hlavním nádraží.

ÚZEMNÍ STŘETY nové stopy kolejí

Rezistence a rozsah						
Staničení (km)		Délka střetu	Katastrální území	Popis	Plocha	
1	37,3 – 37,6	300 m	Mladá Boleslav Podlázky	Návrh trati přemostňuje plochu rekreační, mostní konstrukce je ukotvená v lokálním biocentru a dalších plochách s jinou funkcí nežli železniční dopravě přísluší.	NZ	K3

6.1.9 Mladá Boleslav hl. n. – Turnov

Rekonstruovaný úsek železniční trati mezi Mladou Boleslaví a Turnovem je staničením vymezen mezi 38,1 km až 66,9 km, délka úseku je 28,8 km. Rekonstruovaná trať vede převážně ve stávajících kolejích, ve dvou úsecích dochází ke zdvojení trati, ojediněle stopa vybočuje a napřimuje se. V zásadě zde není z hlediska ZÚR žádné riziko ohrožující územní průchodnost.

Nové nebo přemístěné železniční zastávky: Přepeře

Rozšiřované úseky (dle staničení trati):

- Dalovice 37,6 km – Bakov nad Jizerou 45,8 km
- Bakov nad Jizerou 47,3 km – Loukov u Mnichova Hradiště 59,8 km

ÚZEMNÍ STŘETY A ZMĚNY rekonstruované stopy kolejí oproti stávající

Rezistence a rozsah					
Staničení (km)	Délka střetu	Katastrální území	Popis	Plocha	
1 37,6 – 38,1	500 m	Dalovice	Vstup tělesem železniční trati do ploch nepříslušné funkce.	NV	K5
2 40,3 – 40,7	400 m	Debř	Rozšířením nádražního prostoru se naruší kritické ochranné pásmo sídel.	ZA	K2
3 42,7 - 43,0	300 m	Dalešice u Bakova nad Jizerou	Rozšířením trati dochází k narušení pásma faktoru pohody sídel. Předpoklad zvýšené hlukové zátěže v rámci přilehlého intravilánu.	ZA	K3
4 53,7 – 55,2	1,5 km	Hořkovice	Trasa se napřímila a vede zcela mimo plochu pro železniční dopravu, ale také mimo vymezený koridor pro úpravy trasy ČD. Trasa se tak dostává do kolize s územním plánem.	NZ	K4
5 57,3 – 57,4	0,1 km	Březina nad Jizerou	Nová železniční zastávka a zdvoukolejnění trati vstupuje svou stavbou do plochy určené bydlení.	ZA	K1
6 59,9 – 61,3	1,4 km	Loukov Svijany	Vstup tělesem železniční trati do ploch nepříslušné funkce. Současně trasa prochází záplavovým územím. Z důvodu velkého zásahu mimo plochu pro železniční dopravu dochází tímto úsekem trasy ke kolizi s územním plánem.	NZ	K4

Turnov – Liberec

Rekonstrukce a nová stopa trati v úseku železničního spojení Turnov - Liberec je zahrnutá pouze ve dvou hodnocených variantách trasy C1 a C2el, přičemž trasy těchto variant nejsou stejné. Část úseku Turnov – Čtveřín je pro obě trasy beze změn. Vede ve stávajících kolejích v délce 4 km, se stávajícím staničením 124,0 km – 127,6 km.

Rozdílná stopa:

- Čtveřín 65,2 km (staničení trasy C2el) /127,6 km (staničení stávající žel. a C1) – Žďárek 70,7 km (C2el)
- Hodkovice nad Mohelkou 73,5 km (staničení C2el) /138,0 (staničení C1) /138,0 (staničení C1) – Liberec (82,9 km (C2el) /148,6 km (C1))

Společné úseky:

- trasa ve stávajících kolejích mezi 70,7 km – 73,5 km, Žďárek - Hodkovice nad Mohelkou, s tím rozdílem, že varianta C2el trať rozšiřuje o jednu kolej
- Liberec 82,9 km (C2el) /148,6 km (C1) – 84,5 (C2el) /150,2 km (C1)

6.1.10 Turnov – Hodkovice nad Mohelkou

Rekonstrukce a zdvojkolejnění úseku je pouze pro variantu C2el. Varianta C1 jde ve stávajících nerekonstruovaných kolejích. Úsek Turnov (123,9 – 127,7) - Čtveřín (65,2 km změna na staničení var. C2el) – Hodkovice n. M. (73,5 km). Celková délka trasy je 12,1 km.

ÚZEMNÍ STŘETÝ A ZMĚNY rekonstruované stopy kolejí oproti stávající

Rezistence a rozsah						
Staničení (km)		Délka střetu	Katastrální území	Popis	Plocha/ funkce	
1	65,2 – 67,4	2,2 km	Čtveřín Lažany u Sychrova Paceřice	<p>Zdvoukoleněním železniční trati v úseku Čtveřín – Paceřice (než trať vjede do tunelu), vč. navázání nových dvoukolejných úseků se významně narušují okolní plochy s nepříslušnými plochami pro železniční dopravu, ve velkém rozsahu.</p> <p>Trať do určité míry vede jednou stopou kolejí ve vymezeném území pro železniční dopravu, ale z velké části je trasa navržena mimo plochu DZ.</p> <p>Kolize s ÚP, narušení ploch (NZp, NZz, OM, BV stav, BV návrh, RI, LBK)</p>	ZA	K1
2	69,9 – 70,0	100 m	Žďárek	Vyústění tunelu, těleso žel. trati vstupuje do plochy nepříslušné funkce (PV, NL), v malém rozsahu.	NZ	K5
3	70,2 – 70,6	400 m	Žďárek	Z důvodu napřimování trati vstup celým tělesem železniční trati do ploch nepříslušné funkce (NL), velký rozsah.	NZ	K4

6.1.11 Hodkovice nad Mohelkou – Liberec, varianta C1

Návrh trasy pro variantu C1 vede svou převážnou část trasy v kolejích stávající stopy železniční trati. Nová trasa je navržena od Hodkovic n. M. (138,0 km) až do Šimonovic (144,4 km). Celková délka této trasy je 6,4 km.

Nové zastávky – Minkovice, Šimonovice, Liberec – Průmyslová

ÚZEMNÍ STŘETÝ A ZMĚNY nové stopy kolejí - varianta C1

Rezistence a rozsah						
Staničení (km)		Délka střetu	Katastrální území	Popis	Plocha/funkce	
1	139,5 – 141,1	1,6 km	Hodkovice nad Mohelkou Petrašovice Záskalí	Nová stopa železniční trati. Tělesem trati narušení lesní hospodářské plochy, lokálního biocentra BC 93.	NZ	K3
2	140,4 – 141,0	700 m	Petrašovice Záskalí	Nová stopa - narušení lokálního biokoridoru BK 40/93.	NZ	K3

3	141,0 – 141,1	100 m	Záskalí	Narušení nepříslušné plochy a sídelní pohody tělesem železniční trati (BI, NN). Trasa vede v koridoru pro rozvoj železniční dopravy.	ZA	K3
4	143,6 – 144,4	700 m	Šimonovice, Minkovice	Vstup tělesem železniční trati do ploch nepříslušné funkce v rozsahu 700 m. Stavba prochází skrze ÚSES v délce 200 m a max. šířkou 60 m. - 14b-4 (R44) – plochy pro bydlení nízkopodlažní - návrh - 14b-7(14-23) – plochy pro urbanizovanou veřejnou zeleň - návrh - 14-21 - plochy luk a pastvin - stav - 14-22 (5) - plochy pro bydlení – vícepodlažní - stav	ZA	K1

6.1.12 Hodkovice nad Mohelkou – Liberec, varianta C2el

Návrh varianty **C2el** vede převážně v nové stopě železniční trati. V bodě 73,5 km (C2el) /138,0 km (C1) se odpojuje a vede napřímenější trasou přes Jeřmanice, Dlouhý Most, Vesec u Liberce až do Liberce, kde končí ve staničení 84,5 km. Celková délka této trasy je 11 km. Napojení na stávající železniční trať je v Liberci u 82,9 km. Z větší části vede trasa C2el v nové stopě.

ÚZEMNÍ STŘETÝ A ZMĚNY rekonstruované a nové stopy kolejí oproti stávající a nově budované trati - varianta C2el

1	75,0 – 75,1 75,2 – 75,4	100 m 200 m	Radoňovice Hodkovice nad Mohelkou Záskalí	Vstup tělesem železniční trati do ploch nepříslušné funkce (NZ, NK, NL). Kolize s ÚP	NZ	K5
2	79,2 – 81,3	2,1 km	Dlouhý Most Vesec u Liberce	Velký rozsah narušení ploch s nepříslušnou funkcí. (zemědělské; lesní; mimolesní; zeleně; bydlení; dopravní inf.-silniční; smíšených aktivit) Největší riziko je přímý střet s objektem bydlení s hrozcí demolicí. Trasa je v rozporu s ZÚR LK a ÚP	NZ, ZA	K1

6.1.13 Loukov u M. H. – odbočka Čtveřín

Úsek Loukov u M.H. – odbočka Čtveřín je krátká nová železniční stopa. Délka úseku je 5,3 km, staničení 59,9 km – 65,2 km. Úsek zkracuje a usnadňuje propojení trati Mladá Boleslav – Liberec.

ÚZEMNÍ STŘETÝ nové stopy kolejí

Rezistence a rozsah					
Staničení (km)	Rozsah	Katastrální	Popis	Plocha	

		střetu	území			
1	60,4 – 60,7	300 m	Loukov u M.H.	Vstup tělesem železniční trati do ploch nepříslušné funkce (NL, NZ) .	NZ	K5
2	61,2 – 65,6	4,4 km	Loukov u M.H. Svijany Příšovice Pěčín Čtveřín	Návrh nového koridoru, místy až v šířce 70 m vybočuje z plochy definované / navrhované pro železniční dopravu a narušuje tak plochy s jinou funkcí (NZt, NZp NL, NP, NSzp), vč. narušení ploch ÚSES. Návrh trasy je v nesouladu s ZÚR LK a územními plány dotčených obcí.	NZ	K2

6.2 NESOULAD SE ZÚR

Odbočka Bezděčín – Mladá Boleslav město	NENÍ V SOULADU	- tato trasa není vyznačená v ZÚR SK - návrh je zcela v rozporu
Odbočka Krásná Louka – odbočka Dalovice	NENÍ V SOULADU	- tato trasa není vyznačená v ZÚR SK - návrh je zcela v rozporu
Odbočka Loukov u M.H. – Čtveřín (platí pouze pro variantu C2el)	NENÍ V SOULADU	- tato trasa není vyznačená v ZÚR LK - návrh je zcela v rozporu
Dlouhý Most, Vesec u Liberce (platí pouze pro variantu C2el)	NENÍ V SOULADU	- tato trasa není vyznačená v ZÚR LK - návrh je zcela v rozporu

6.3 NESOULAD S ÚP

Katastrální území		Část úseku - staničení (km)	Způsob nesouladu
1	Lysá nad Labem	1,4 – 3,15	Jmenované úseky významně vybočují z plochy určené pro železniční dopravu nebo je vedení nové trasy mimo rozvojový koridor pro železniční dopravu. Výsledkem je narušení funkce zasažených ploch.
2	Milovice nad Labem	7,4 – 10,2	
3	Mladá Boleslav, Řepov, Plazy	33,6 – 34,5	
platí pouze pro variantu C1			
4	Hodkovice nad Mohelkou	139,5 – 140,1	
5	Petrašovice	140,1 – 141,0	
platí pouze pro variantu C2el			
6	Čtveřín	64,5 – 64,8	
7	Lažany u Sychrova	66,6 – 66,9	
8	Hodkovice nad Mohelkou	75,2 – 75,3	
9	Žďárek u Sychrova	69,9 – 70,0 70,2 – 70,6	
10	Dlouhý Most	79,2 – 80,2	
11	Vesec u Liberce	80,2 – 81,3	

Katastrální území		Část úseku - staničení (km)	Způsob nesouladu
1	Košátky, Střížovice	48,9 – 50,4	V územním plánu jmenovaných katastrálních území není uveden rozvojový koridor pro železniční dopravu (tzv. územní rezerva). Katastrální území ve svém strategickém plánování nezahrnují rozvoj železniční dopravy, proto je navržená trasa v daném území v nesouladu s platným územním plánem.
2	Nepřevázka	27,4 – 29,5	
3	Chloumek u Ml. Bol.	29,5 – 30,8	
4	Jemníky u Ml. Bol.	30,8 – 32,3	
5	Řepov	32,3 – 33,1	
6	Mladá Boleslav	33,1 – 33,6	
platí pouze pro variantu C1			
7	Šimonovice	143,6 – 144,1	
8	Minkovice	144,1 – 144,4	
platí pouze pro variantu C2el			
9	Svijany	61,2 – 62,0	
10	Příšovice	62,0 – 63,3	
11	Pěňčín	63,3 – 64,4	
12	Paceřice	66,9 – 67,4	
13	Radoňovice	75,0 – 75,1	
14	Záskalí	75,3 – 75,4	

6.4 SHRNU TÍ

6.4.1 Shrnutí střetů jednotlivých úseků

Tato kapitola pohlíží na úseky jako na jednotlivé celky. Kombinuje hrozby vzniklé rezistencí, rozsahem a nesouladem s nadřazenou dokumentací. Výsledné hodnocení určuje míru rizikovosti realizace stavby.

Z hlediska územní průchodnosti se obecně jedná především o střety s územním plánem a ojediněle s ZÚR.

Hierarchicky nejzávažnější riziko možných komplikací vedoucích k neschválení varianty, je nesoulad se ZÚR, které se týká úseků odbočka Bezděčín – Mladá Boleslav město, odbočka Krásná Louka – odbočka Dalovice, úsek Loukov u M.H. – odb. Čtveřín a také části trasy C2el na k.ú. Dlouhý Most, Vesec u Liberce. Dále v několika případech nová stopa železniční trati nebo plánovaná rekonstrukce stávající trati je vedená skrze plochy, jejichž funkce nepřísluší železniční dopravě.

Na základě navrhovaných variant bude nezbytné, aby všechny úseky vybraného koridoru byly zahrnuté v zásadách pro územní rozvoj a v územních plánech dotčených obcí.

Další nejčastěji definované střety zahrnuté v rámci posouzení územní průchodnosti jsou z hlediska životního prostředí, jedná se o narušení lokálních biocenter či biokoridorů. Relevantními technickými postupy jsou řešitelné.

Třetí v řadě jsou zde střety s faktorem sídelní pohody a demolice objektů. Tato skupina je nejužší, přitom neméně důležitá ne-li v moha případech rozhodující.

Výsledná RIZIKOVOST stavby v území - srovnání REZISTENCE A ROZSAHU

Bodování	Popis
1	Úsek průchodný, bez rizika z hlediska územní průchodnosti
2	Úsek průchodný, s menším rizikem, řešitelné bez větších územních komplikací
3	Úsek průchodný, ale rizikový, možné obtížně řešitelné komplikace, narušení omezující obyvatelé
4	Úsek s komplikovanými a těžko řešitelnými střety, obtížná územní průchodnost, riziková stavba

Pozn. čím méně bodů úsek obdrží, tím méně je rizikovější.

1) VÝH. SKÁLY (SATALICE) – VŠETATY

STŘET 1) Jedná se o vstoupení tělesem žel. trati do plochy zeleně a velmi okrajově do plochy nerušící výroby, proto hodnocení střetu s jinou nežli příslušnou není přísně. Rozsah střetu je malý a rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 2) Jedná se o vstoupení tělesem žel. trati mimo jiné do plochy OB (čistě bydlení), čili území s vysokou rezistencí. Současně hrana svahu končí v objektech garážového stání, hrozí tak částečná demolice. Vysoké riziko	4
STŘET 3) Jedná se o vstoupení tělesem železniční zastávky do plochy izolační zeleně. Velmi nízké riziko	1

STŘET 4) Jedná se o vstoupení tělesem železniční zastávky do plochy bydlení. Současně se zdvoukolejnění železniční trati se trať přiblížila k objektu bydlení a tím se snižuje komfort sídelní pohody. Vysoké riziko	4
STŘET 5) Narušení ploch LBK a LBC je v minimálním rozsahu, trať je v ochranném pásmu drah. Stejně tak zásah do okolních ploch je zanedbatelný. Nejedná se o závažný zásah do krajiny. Velmi nízké riziko	1
STŘET 6) Z pohledu územní průchodnosti je střet s plochou zeleně a s územím systému ekologické stability hodnocen mírně. Nízké riziko	2
STŘET 7) Střet s plochou podobného charakteru. Nízké riziko	1
STŘET 8) Okrajový zásah do LBK. Nízké riziko	1
STŘET 9) Závažnost podélného narušení LBK v rozsahu 100 m, snižuje územním plánem navržený silniční koridor, který křížuje biokoridor v několika bodech. Nízké riziko	2
STŘET 10) Jedná se o vstoupení tělesem železniční zastávky do plochy městské zeleně. Velmi nízké riziko	1
bodování celkem	18

Počet závažných střetů	2
Počet střetů	10
Počet demolic	1
Nesoulad s územním plánem	2

Průchodnost rekonstruované železniční trati v úseku Vých. Skály - Všetaty na základě aktuálních územních plánů je hodnocena relativně pozitivně. V celé zkoumané délce trati je vyznačených 10 střetů, které jsou z části problematické z hlediska územní průchodnosti, ale také z hlediska životního prostředí. Zjištěné střety z hlediska ŽP jsou vhodnými technickými postupy řešitelné. Z územního hlediska dochází k narušení územním plánem definovaných ploch jiné nežli příslušné funkce. Jako velmi rizikový střet se jeví narušení ploch bydlení a obecně sídelní pohody. V případě realizace stavby je nezbytné provést změnu územních plánů dotčených obcí.

2) VŠETATY – MLADÁ BOLESLAV HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

STŘET 1) Jedná se o vstoupení tělesem železniční zastávky do zemědělské plochy. Velmi nízké riziko	1
STŘET 2) Jedná se o vstoupení tělesem žel. trati do návrhu plochy smíšené nezastavěného území a plochy zemědělské, proto hodnocení střetu s jinou nežli příslušnou není přísně. Rozsah střetu je malý a rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 3) Zásah do několika ploch, z nichž nejzávažnější jsou plochy vodní a vodohospodářské. Z hlediska velkého rozsahu stavby je zásah do krajiny hodnocen již jako konflikt s územním plánem. Nízké riziko	2
bodování celkem	4

Počet závažných střetů	0
Počet střetů	3
Počet demolic	0

Nesoulad s územním plánem	0
---------------------------	---

Průchodnost rekonstruované železniční trati v úseku Všetaty – Mladá Boleslav (hlavní nádraží) na základě aktuálních územních plánů je hodnocena relativně pozitivně. V celé zkoumané délce trati jsou vyznačené 3 střety. Z územního hlediska dochází k narušení územním plánem definovaných ploch jiné nežli příslušné funkce. V případě realizace stavby je nezbytné provést změnu územních plánů dotčených obcí.

3) MLADÁ BOLESLAV HLAVNÍ NÁDRŽÍ – MLADÁ BOLESLAV MĚSTO

STŘET 1) Napřímení oblouku, vstup tělesem železniční trati do ploch nepříslušné funkce. Velmi nízké riziko	1
STŘET 2) Vstup tělesem železniční trati do ploch nepříslušné funkce. Velmi nízké riziko	1
bodování celkem	2

Počet závažných střetů	0
Počet střetů	2
Počet demolic	0
Nesoulad s územním plánem	0

V rámci rekonstrukce železniční tratě ve městě Mladá Boleslav vybudováním nového tělesa a napřímení oblouku dojde k zásahu do ploch s nepříslušnou funkcí do žel. dopravu, přičemž se jedná o velmi nízká rizika, které by neměla ohrozit městské prostředí, sídelní pohodu a tudíž ani stavbu.

4) LYSÁ NAD LABEM – ČACHOVICE

STŘET 1) Železniční napojení – mimo trasu PRH – LIB, rozsah stavby není tak dlouhý, aby nešlo historickou trasu stezky přesunou skrze les. Nízké riziko	2
STŘET 2) Nová kolej vede mimo vymezený koridor pro rozvoj železniční dopravy, narušené plochy nepříslušné funkce nejsou s funkcí pro bydlení, to z hlediska územní průchodnosti ulehčuje rizikovitost stavby. Rozsah je velký 1,75 km. Dochází zde ke kolizi s územním plánem. Střední riziko	3
STŘET 3) Nesoulad s funkcí ploch definovaných územním plánem, rozsah krátký. Plán trasy je v rozvojovém koridoru železniční dopravy. Území je kompromisní, situace je řešitelná. Průchodnosti je podmíněná změnou územního plánu. Nízké riziko	2
STŘET 4) Vážnější stupeň nesouladu s územním plánem. Ačkoliv rozsah střetu není velký, stavba v budoucnu může v zásadě změnit rozvoj bydlení v okolí navrhované železnice. Nízké riziko	2
STŘET 5) Realizace stavby demoluje objekt - vrakoviště. Nejedná se o střet s objektem pro bydlení. Střední riziko	3
STŘET 6) Rozsah v celé délce současné železnice skrze obec, v hranicích plochy určené pro železniční dopravu a v koridoru. Zvýšená hluková zátěž v městském prostředí je obhájitelná. Střední riziko	3
STŘET 7) Nachází se nesoulad s funkcí ploch definovaných územním plánem. Rozsah vstupu do okolních ploch je malý, ale ovlivní řadu přilehlých výrobních objektů a silniční dopravu. V neposlední řadě je stavbě podmíněná demolice zchátralé stavby občanského vybavení. Všechny posuzované dopady stavby na okolí mají nízkou hodnotu. Charakter	2

posuzovaného území je výrobní a spíše zanedbaný. Nízké riziko	
STŘET 8) V úseku střetu je územní průchodnost kompromisní, rozsah střetu je velký, ale řešitelný. Zasažené vojenské cvičiště Milovice, které je v současné době v režimu demolice, zde není spatřeno riziko. Nízké riziko	2
STŘET 9) Rozsah střetu je 800 m, v celé délce navržených ploch bydlení vzdálených méně než 60 m od železniční trati je rizikový. Železniční doprava je velmi rušící element. Protihlukové stěny jsou neestetickým řešením, především pak ve venkovském rázu krajiny. Vysoké riziko	4
bodování celkem	23

Počet závažných střetů	1
Počet střetů	9
Počet demolice	2
Nesoulad s územním plánem	1

Průchodnost nově navržené železniční stopy Lysá nad Labem – Čachovice je v několika směrech konfliktní. Z čistě územního hlediska jsou to střety řešitelné s časovou rezervou. Úsek trati v délce cca 15 km se potýká s devíti územními střety. Opakovaně se jedná o nesoulad s územním plánem. Stavba železniční trati narušuje plochy s nepříslušnou funkcí ploch. Přičemž nutno upozornit, že trasa kromě úseku 7,4 – 10,2 km vede v celé délce úseku v rámci koridoru určeném pro rozvoj železniční dopravy. V případě realizace stavby je nezbytné provést změnu územních plánů dotčených obcí. Většina jmenovaných územních střetů se nachází v katastrálním území obce Milovice nad Labem.

5) ČACHOVICE – NYMBURK

STŘET 1) Vstup tělesem železniční trati do ploch rozdílných funkcí. Rozhodující vliv na rizikovost má vstup silničního tělesa do plochy bydlení v návrhu a současně dochází ke střetu návrhu přeložky I/38 v ZÚR SK a ÚP. Střední riziko	3
STŘET 2) Rozsah zásahu stavby je spíše okrajový, rozšíření kolejí mírně rozšiřuje železniční plochy. Velmi nízké riziko	1
bodování celkem	4

Počet závažných střetů	0
Počet střetů	2
Počet demolice	0
Nesoulad s územním plánem	0

Průchodnost rekonstruované železniční trati v délce 10,7 km je z územního hlediska s menším rizikem. Zmíněné střety jsou upozorněním na stav situace s ohledem na územní plán.

6) ČACHOVICE – MLADÁ BOLESLAV HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

STŘET 1) Rozsah zásahu stavby je vždy spíše okrajový, trať nijak zásadně pole nefragmentuje. Velmi nízké riziko	1
STŘET 2) Rozsah malý, zanedbatelný dopad na území. Velmi nízké riziko	1
bodování celkem	2

Počet závažných střetů	0
Počet střetů	2
Počet demolic	0
Nesoulad s územním plánem	0

Průchodnost rekonstruované železniční trati v délce 13,1 km je z územního hlediska bez rizika. Zmíněné střety s velmi nízkým rizikem jsou pouhým upozorněním na stav situace s ohledem na územní plán.

7) ODBOČKA BEZDĚČÍN – MLADÁ BOLESLAV MĚSTO

STŘET 1) Rozsah poměrně velký, ale rezistence území vysoká. Nízké riziko	2
STŘET 2) Rozsah narušení regionálního biocentra je 500 m, rezistence tohoto území je zvýšená. Střední riziko	3
STŘET 3) Rozsah poměrně velký, ale rezistence území vysoká. Nízké riziko	2
STŘET 4) Zásah do LBK, problém řešitelný přemostěním malého toku a současně i LBK. Nízké riziko	2
STŘET 5) Rozsah střetu s LBK je malý a řešitelný. Stupeň rizikovosti určuje rozsah střetu s ochranným pásmem OB. Stavba trati by měla mít větší odstup od plochy občanské vybavenosti. Střední riziko	3
STŘET 6) Rozsah rekonstrukcí okrajově zasáhne do přilehlého průmyslového areálu. Týká se především parkovacích ploch v areálu i okolí. Celkový rozsah rozšiřování trati ve výrobní oblasti města není považován za zvláště rizikový. Stavbě bude podléhat demolice jednoho objektu v rámci autobusového nádraží. Nejedná se o střet s objektem bydlení. Střední riziko	3
STŘET 7) Stavba nákladiště / překladiště svým umístěním z hlediska okolních výrobních objektů neohrožuje sídelní pohodu ani není v zásadním střetu s územním plánem, ovšem její rozsah je omezující rozvoj území. Nízké riziko	2
bodování celkem	17

Počet závažných střetů	0
Počet střetů	7
Počet demolic	1
Celkový nesoulad s územními plány všech dotčených obcí a ZÚR SK. Vyjma části úseku rekonstrukce stávajících kolejí.	4

Nový železniční úsek v délce trati 6,3 km a v celkové délce úseku 8,5 km je z územního hlediska relativně průchodný. Trať nekoliduje s žádnou zástavbou ani sídlem, ani s významnou funkcí ploch, územní průchodnost je schůdná. V mnoha případech vede skrze zemědělské plochy, které mají vysokou rezistenci. Liniová stavba nemá dopady na znehodnocení úrodnosti půdy. Hlavní riziko jsou především střety s významnou přírodní krajinou složkou.

Z územního hlediska je ohrožující riziko stavby nesoulad se všemi územními plány uvedených obcí, a především pak se ZÚR SK, kde s navrhovaným železničním koridorem není počítáno. Dochází tak k velmi zásadnímu střetu s dlouhodobým strategickým rozvojem území a územním plánováním obcí.

8) ODBOČKA KRÁSNÁ LOUKA – ODBOČKA DALOVICE

STŘET 1) Střední výše ohrožení z důvodu ukotvení mostní konstrukce přímo v LBC. Střední riziko	3
bodování celkem	3

Počet závažných střetů	0
Počet střetů	1
Počet demolic	0
Nesoulad s územním plánem i s ZÚR.	2

Z územního hlediska hraje zásadní roli nesoulad se ZÚR SK. Průchodnost nové stopy železniční trati pak naráží především na přírodní složku.

9) MLADÁ BOLESLAV HL. N. – TURNOV

STŘET 1) Vstup tělesem železniční trati do plochy zeleně. Velmi nízké riziko	1
STŘET 2) Jedná se o narušení kritického ochranného pásma sídel („sídelní pohody“) v rozsahu 250 m. Nutno přihlédnout na fakt již stávající železniční trati, která již způsobuje hluk a riziko, nicméně rozšířením kolejové stopy se železnice přiblíží na 20 m od rodinných domů. Střední riziko – z důvodu již fungujícího soužití stávající trati a zástavby	3
STŘET 3) Rozsah skrze celou obec. Střední riziko – z důvodu již fungujícího soužití stávající trati a zástavby	2
STŘET 4) Zásah do zemědělské plochy je poměrně veliký, rezistence území je spíš nízká. Nízké riziko	2
STŘET 5) Návrh železniční zastávky v ploše bydlení. Vysoké riziko	4
STŘET 6) Zásah do zemědělské plochy je veliký, rezistence území je spíš nízká. Kolize s územním plánem. Nízké riziko	2
bodování celkem	14

Počet závažných střetů	2
Počet střetů	6
Počet demolic	1
Nesoulad s územním plánem	2

Průchodnost úseku Mladá Boleslav – Turnov, v délce 29 km vede ve stávajících kolejích, předpokladem je snadná průchodnost, i přesto se zde vyskytují lokality se zvýšeným rizikem narušujícím faktor sídelní pohody. Sídelní pohoda významně ovlivňuje život obyvatel a jejich spokojenost. Výsledek územní průchodnosti je tedy sporný, přičemž vhodnými technickými postupy a úpravami řešitelný. Jedním z cílů dalšího stupně projektové dokumentace by mělo být zachování estetiky vzhledem k okolní krajině.

10) TURNOV – HODKOVICE NAD MOHELKOU

STŘET 1) Vstup tělesem železniční trati do několika ploch rozdílných funkcí. Rozhodující vliv na rizikovost má vstup tělesem žel. trasy do plochy bydlení. Narušení sídelní pohody.	4
---	---

Vysoké riziko	
STŘET 2) Vstup tělesem železniční trati v malém rozsahu do plochy zeleně. Velmi nízké riziko	1
STŘET 3) Vstup tělesem železniční trati ve spíše malém rozsahu do plochy zeleně. Nízké riziko	2
bodování celkem	7

Počet závažných střetů	1
Počet střetů	3
Počet demolic	0
Nesoulad s územním plánem	3

Úsek trasy Turnov – Hodkovice nad Mohelkou je zahrnut pouze ve variantě trasy C2el. Komentář viz bod. 12) Hodkovice – Liberec pro C2el.

11) HODKOVICE N. M. – LIBEREC, VAR. C1

STŘET 1) Velký rozsah narušení hospodářské plochy a současně lokálního biocentra (700 m). Vysoké riziko	3
STŘET 2) Křížení lokálního biokoridoru v několika bodech zvyšuje rizikovost. Střední riziko	3
STŘET 3) Nerušení sídelní pohody a ploch bydlení. Váhu rizikovosti snižuje fakt, že trasa vede v koridoru mezinárodního významu pro železniční dopravu. Střední riziko	3
STŘET 4) Velký rozsah narušení ploch pro bydlení a ÚSES. Kolize s ÚP. Vysoké riziko	4
bodování celkem	13

Počet závažných střetů	2
Počet střetů	4
Počet demolic	0
Nesoulad s územním plánem	4

Nalezené střety v návrhu trasy pro variantu C1 nesou vysoké riziko z důvodu narušení ploch bydlení a ÚSES.

12) HODKOVICE N. M. – LIBEREC, VAR. C2EL

STŘET 1) Vstup tělesem železniční trati v malém rozsahu do plochy zeleně. Velmi nízké riziko	1
STŘET 2) Vstup tělesem železniční trati do několika ploch rozdílných funkcí. Rozhodující vliv na rizikovost má vstup tělesem žel. trasy do plochy bydlení, kde hrozí nejen narušení sídelní pohody ale také demolice. Trasa je současně v nesouladu s ZÚR LK a ÚP. Vysoké riziko	4
bodování celkem	5

Počet závažných střetů	1
Počet střetů	2
Počet demolic	1
Nesoulad s územními plány a ZÚR LK	3

Nalezené střety v návrhu trasy pro variantu C2el jsou poměrně závažné z hlediska narušení ploch bydlení, které mohou nést jisté komplikace. Současně je navrhovaná trasa v nesouladu s řadou územních plánů a především se ZÚR LK. Výsledná průchodnost návrhu pro variantu trasy C2el i přesto, že je velkou část trasy vedená tunelem a následně podél koridoru pro dopravní infrastrukturu silniční se z pohledu územní průchodnosti shledává se závažnými riziky jako jsou plochy bydlení.

13) LOUKOV U M.H. – ODBOČKA ČTVEŘÍN

STŘET 1) Vstup tělesa železniční trati do ploch jiné funkce pouze v malém rozsahu. Nízké riziko	1
STŘET 2) Velký rozsah střetu v rámci ploch zemědělských a ÚSES. Trasa vedená mimo železniční koridory definované ZÚR a ÚP. Vysoké riziko	4
bodování celkem	5

Počet závažných střetů	1
Počet střetů	2
Počet demolic	0
Nesoulad s územním plánem a ZÚR LK	4

Návrh odbočky Loukov u M.H. – Čtveřín, která má za úkol urychlit spojení Praha – Liberec, vede trasu v nesouladu se ZÚR Libereckého kraje a s územními plány dotčených obcí. Ačkoliv rezistence krajiny je poměrně nízká, rozsah stavby je velký. Celková míra rizika tohoto úseku není zanedbatelná. K proveditelnosti stavby je nezbytné dát územně plánovací dokumentaci do souladu s navrženým koridorem.

6.4.2 Shrnutí střetů jednotlivých variant a jejich pořadí

Výsledky hodnocených úseků jsou sloučené do jednotlivých variant. Celkové pořadí variant je uvedené v následujících tabulkách.

Varianta bez projektu

Varianta bez projektu obecně předpokládá ponechání výchozího technického stavu jednotlivých prvků infrastruktury řešeného úseku a jejich udržování v provozuschopné kvalitě (za konstantního zatížení/využívání) po dobu hodnocení projektu (2025 až 2054). Řeší zejména nutné opravy stávajících drážních zařízení a objektů pro zajištění provozu v požadované kvalitě a rozsahu a zajištění bezpečného užívání a pohybu osob.

Úseky		Bodování variant			
		C1	C2el	Ceko	Deko
1)	Výh. Skály (Satalice) – Všetaty	18	18	18	18
2	Všetaty – Mladá Boleslav hlavní nádraží	4	4	4	

3)	Ml. Boleslav hl. n. – Ml. Boleslav město	2	2	2	2
4)	Lysá nad Labem – Čachovice	23	23	23	23
5)	Čachovice – Nymburk	4	4	4	4
6)	Čachovice – Ml. Boleslav hl. n.	2	2	2	2
7)	odb. Bezděčín – Mladá Boleslav (město)	17	17	17	17
8)	odb. Krásná Louka – odb. Dalovice	3	3	3	3
9)	Mladá Boleslav hl. n. – Turnov	14	14		
10)	Turnov – Hodkovice n. M.		7		
11)	Hodkovice n. M. – Liberec (C1)	13			
12)	Hodkovice n. M. – Liberec (C2el)		5		
13)	Loukov u M.H. – odbočka Čtveřín		5		
bodování celkem		100	104	74	70

Výsledné pořadí od nejméně rizikové varianty → po nejvíce rizikovou variantu	
1.	Deko
2.	Ceko
3.	C1
4.	C2el