



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Úprava ZOV	11/2017
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

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

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. JAN BONEV

Garant profese:

-

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. JAN BONEV

Vypracoval:

ING. JAN BONEV

Kontroloval:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Název akce:

**ZVÝŠENÍ KAPACITY TRATÍ
NYMBURK – MLADÁ BOLESLAV, 2. STAVBA**

Číslo smlouvy:

15 507 201

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Datum:

08/2016

Číslo částí:

A

Obsah

1	Identifikační údaje stavby.....	2
1.1	Údaje o stavbě	2
1.2	Údaje o žadateli.....	2
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace.....	2
1.4	Ostatní údaje	3
2	Základní údaje o stavbě.....	3
2.1	Údaje o umístění stavby.....	3
2.2	Stručný popis stavby	3
2.3	Projektované kapacity stavby.....	4
2.3.1	<i>Základní technické parametry</i>	<i>4</i>
2.3.2	<i>Údaje o provozu</i>	<i>4</i>
2.3.3	<i>Základní projektované kapacity.....</i>	<i>4</i>
2.4	Charakteristika území dotčeného stavbou	7
2.4.1	<i>Území a pozemky</i>	<i>7</i>
2.4.2	<i>Geomorfologie.....</i>	<i>7</i>
2.4.3	<i>Geologie a tektonika</i>	<i>7</i>
2.4.4	<i>Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin</i>	<i>8</i>
2.4.5	<i>Hydrogeologie</i>	<i>8</i>
2.4.6	<i>Hydrologie</i>	<i>9</i>
2.5	Požadavky na realizaci stavby	9
3	Přehled výchozích podkladů.....	11
3.1	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty.....	11
3.2	Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace	12
3.3	Výchozí podklady pro zpracování projektu	13
3.3.1	<i>Výchozí podklady.....</i>	<i>13</i>
3.3.2	<i>Provedené průzkumy a doplnění podkladů.....</i>	<i>13</i>
4	Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....	14
4.1	Zdůvodnění nezbytnosti stavby.....	14
4.2	Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku	14
4.3	Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby.....	15
4.4	Zdůvodnění umístění stavby	15
5	Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu.....	16
6	PS a SO podléhající technicko-bezpečnostní zkoušce	16
7	Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků	16
8	Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu.....	17
8.1	Obecné požadavky na využití území	17
8.2	Technické požadavky na stavby	17
8.3	Bezbariérové užívání stavby	17
9	Členění projektové dokumentace	18
10	Seznam PS a SO s přímou vazbou na parametry interoperability	21
10.1	Subsystem „řízení a zabezpečení“ (CCS)	22
10.2	Subsystem „infrastruktura“ (INF).....	22
11	Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami.....	23
11.1	Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba.....	23
11.2	Silnice I/38 Luštěnice – Újezd	23
11.3	Všejanská spojka	23
12	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	23

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba
Stupeň dokumentace:	Projekt dle Směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006 a vyhlášky č. 146/2008 Sb. (dokumentace pro vydání stavebního povolení)
Charakter a účel stavby:	Liniová stavba, zvýšení kapacity dráhy, stavba dráhy dle § 5 zákona č. 266/1994 Sb.
Místo stavby:	Železniční trať Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n.
Kraj:	Středočeský
Obce s rozšířenou působností:	Nymburk, Mladá Boleslav
Obce:	Nymburk, Dvory, Všechlapy, Krchleby, Straky, Jizbice, Všejanya, Vlkava, Čachovice, Smilovice, Luštěnice
Katastrální území:	Nymburk, Dvory u Nymburka, Všechlapy u Nymburka, Krchleby, Straky, Jizbice u Nymburka, Všejanya, Vlkava, Čachovice, Újezd u Luštěnic, Luštěnice
Číslo ISPROFIN:	327 321 4901
Číslo ISPROFOND:	521 372 0006
Předpokládaný termín výstavby:	06/2018–12/2019

1.2 Údaje o žadateli

Zadavatel (stavebník):	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234 <u>zastoupená:</u> Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Eva Schreierová
Číslo smlouvy zadavatele:	E618-S-4184/2015/sij

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Zpracovatel dokumentace:	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, IČ: 25793349, DIČ CZ 25793349
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Jan Bonev, autorizace ID00, č. 0012582
Rozhodující zpracovatelé částí projektu:	
Životní prostředí:	Ing. Jitka Tobolová, autorizace IV00, č. 0009345
Požární ochrana:	Jan Rampas, autorizace TH00, č. 0001340
Geotechnický průzkum:	RNDr. Petr Vitásek, autorizace IG00, č. 0004865
Zabezpečovací zařízení:	Jiří Duchoslav, autorizace TT00, č. 0001409
Sdělovací zařízení:	Ing. Oldřich Hora, autorizace IT00, č. 0003806
Silnoproudá technologie:	Ing. Jiří Velebil, autorizace IT00, č. 0005035
Železniční svršek a spodek:	Ing. Jan Bonev, autorizace ID00, č. 0012582
Nástupiště a přejezdy:	Ing. Jan Bonev, autorizace ID00, č. 0012582
Mostní objekty:	Ing. Jakub Kara, autorizace IM00, č. 0011207
Pozemní komunikace:	Ing. Lukáš Szabó, autorizace ID00, č. 0202040
Pozemní objekty:	Ing. Martin Nápravník, autorizace IP00, č. 0007925

Silnoproudá zařízení:	Aleš Budský, autorizace TT00, č. 0009456
Organizace výstavby:	Ing. Lukáš Pohořelý, autorizace ID00, č. 0011247
Náklady stavby:	Ing. Jiří Zákravský, autorizace ID00, č. 0000479
Geodetická dokumentace:	Ing. Jiří Fulín, úředně oprávněný zeměměřický inženýr, č. 2485
Číslo smlouvy zhotovitele:	15 507 201

1.4 Ostatní údaje

Údaje o stavebním pozemku a jeho dosavadním využití jsou uvedeny v kapitole 2.4. Provedené průzkumy jsou shrnuty v kapitole 3 a podrobně rozebrány v části dokumentace B.1. Informace o splnění obecných požadavků na výstavbu jsou uvedeny v kapitole 8. Věcné a časové vazby stavby na související a podmiňující stavby jsou popsány v kapitole 11.

Napojení na dopravní a technickou infrastrukturu, údaje o splnění požadavků dotčených orgánů a územního rozhodnutí, stejně jako popis postupu výstavby jsou náplní části dokumentace B.1 Souhrnná technická zpráva.

2 Základní údaje o stavbě

2.1 Údaje o umístění stavby

Kategorie dráhy:	Celostátní dráha dle zákona č. 266/1994 Sb.
Trať:	Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. 541 Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. dle SJŘ/NJŘ 541A Nymburk hl. n. – Mladá Boleslav hl. n. dle TTP 071 Nymburk – Mladá Boleslav dle KJŘ
Traťový úsek:	Nymburk hl. n. – Veleliby – Čachovice – Luštěnice-Újezd
Začátek stavby:	km 6,412 (s přesahem technologických profesí do km 0,000)
Konec stavby:	km 16,400

Údaje o umístění stavby ve vztahu k samosprávě jsou uvedeny v kapitole 1.1.

2.2 Stručný popis stavby

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba“ sleduje zvýšení provozní kapacity stávající jednokolejné železniční trati Nymburk – Mladá Boleslav, zejména pro potřeby intenzivní nákladní dopravy. Cíle bude dosaženo stavebními úpravami v dopravních, které zahrnují prodloužení dopravních kolejí v železniční stanici (ŽST) Čachovice a zřízení nové výhybny Straky. V obou dopravních bude sanován železniční spodek a rekonstruován železniční svršek a stávající mostní objekty. Dále dojde k úpravám a výměně technologického (zabezpečovacího a sdělovacího) a silnoproudého vybavení za nové, které bude umístěno v nových technologických budovách, a nezbytným vyvolaným zásahům v ostatních profesích. Lokálně dojde ke zvýšení traťové rychlosti do 100 km/h. Na nová nástupiště bude zajištěn bezbariérový přístup pro cestující. Stavební úpravy proběhnou ve Strakách a v Čachovicích, technologické vybavení bude řešeno mezi ŽST Nymburk hl. n. a ŽST Luštěnice-Újezd. Zbývající úsek z Luštěnic-Újezda do Mladé Boleslavi hl. n. je součástí 1. stavby, která je již dokončena (2016).

2.3 Projektované kapacity stavby

2.3.1 Základní technické parametry

Traťová rychlost:	100 km/h
Rozchod koleje:	1 435 mm
Počet traťových kolejí:	1
Trakce:	nezávislá
Průjezdový průřez:	Z-GC
Traťová třída zatížení:	C3 (20 t na nápravu; 7,2 t na běžný metr; v rozsahu stavebních úprav vyhovuje pro D4)
Zabezpečovací zařízení:	3. kategorie
Kategorie trati dle TSI INF:	P5 F2

2.3.2 Údaje o provozu

Traťový úsek Veleliby – Čachovice je součástí celostátní dráhy a trati Nymburk hl.n. – Mladá Boleslav hl. n. Trať je v celé délce jednokolejná, provoz probíhá podle předpisu D1 v nezávislé trakci.

Na trati je provozována rychlíková linka R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk v celodenním taktu 120 min a osobní vlaky Os Nymburk – Mladá Boleslav město v celodenním taktu 120 min s účelovými spoji v ranní a odpolední dopravní špičce.

Rozsah nákladní dopravy je závislý na návozu prázdných souprav k nakládky pro přepravce ŠKODA AUTO a.s. a na odjezdech ložených vlaků s automobily. Pracovní doba ŠKODA AUTO a.s. probíhá od neděle 22:00 do pátku 22:00 a obdobný trend má i rozsah nákladní dopravy. Vyjma těchto vlaků úsekem projíždí ještě tranzitní vlaky z / do Jestřebí, Liberce a Polska a místní obsluha manipulačními vlaky.

V ŽST Čachovice probíhají ložné manipulace minimálně, obsluha proto probíhá Mn vlakem Mladá Boleslav hl. n. – Luštěnice-Újezd, který podle potřeby zajíždí až do ŽST Čachovice. Za sledované období od roku 2012 byly na manipulační koleji vyloženy maximálně 3 vozy ročně. Vlečka Automot Vlkava se aktuálně neobsluhuje.

Výhledově lze očekávat v osobní dopravě rozsah a organizaci dopravy, která odpovídá dnešnímu stavu. Vlaky nákladní dopravy budou postupně k roku 2020 narůstat až k výhledovým 14 párům vlaků přepravce ŠKODA AUTO a.s. o délce 600 m.

V ŽST Čachovice jsou proto navrženy tak, aby v nich bylo možno křížovat až 2 vlaky osobní dopravy s 1 vlakem nákladní dopravy o délce 600 m (dnes je možné pouze 480 m). Stávající rychlost 40 km/h do předjezdových kolejí bude zvýšena na 50 km/h. V mezistaničním úseku Veleliby – Čachovice, který bude po realizaci 1. stavby omezující, dojde ke stavbě výhybny Straky, která jej odstraní. Obě dopravní budou vybaveny staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie a všechny výhybky do dopravních kolejí budou vybaveny EOv.

2.3.3 Základní projektované kapacity

D.1 Zabezpečovací zařízení

počet zabezpečených výhybkových jednotek	9 ks
počet centrálně ovládaných výhybek	4 ks
počet místně ovládaných výhybek a výkolejek.....	6 ks
počet pomocných stavědel	1 ks
automatické hradlo bez hradla na trati s PN na jednokolejně trati	3,0 km
integrované TZZ s PN na jednokolejně trati	7,2 km
přejezdové zabezpečovací zařízení světelné.....	4 ks

D.2 Sdělovací zařízení

metalická kabelizace	160+1 840+17 900 m
optická kabelizace	19 860 m
ochranné trubky HDPE	35 750 m
venkovní telefonní objekt.....	3+6 ks
IP dotykový terminál	1 ks
IP telefonní zapojovač	2 ks
IP telefon.....	8 ks
patchpanel	2 ks
autonomní hodiny s DCF	2 ks
náhradní TZ	2 ks
ústředna EZS.....	2 ks
venkovní rozhlasová skříň	1 ks
rozhlasová ústředna	2 ks
rozhlasový rozvod.....	2 ks
reproduktory	13 ks
převodník ETHERNET/RS485	1 ks
zjednodušený odjezdový panel	1 ks
nástupištní odjezdový panel	2 ks
datový a napájecí rozvod (celek).....	1 ks
IP kamera	4 ks
úložiště kamerového systému	1 ks
doplnění dohledového pracoviště.....	1 ks
radiostanice MRS v IP provedení, včetně antény a příslušenství	2 ks
trubkový ocelový stožár výšky 10 m pro anténní systémy	2 ks
přepojovač linek včetně panelu výběru	1 ks
přepínací skříňka s přepínačem linek.....	1 ks
TRS VNPN modul.....	1 ks
adaptér pro ovládání analogového systému TRS v IP prostředí	3 ks

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

integrační koncentrátor DDTS ŽDC	1 ks
mobilní klientské pracoviště DDTS ŽDC (servisní)	2 ks
terminálový server DDTS ŽDC	1 ks
programovatelný automat (PLC)	2 ks
parametrizace a doplnění SW	4 ks
rozvaděč 22 kV (R22) včetně systému kontroly a řízení	1 ks
3fázový hermetizovaný transformátor, převod 22/0,4 kV, výkon do 100 kVA.....	1 ks
rozvaděč 0,4 kV, 50 Hz, 4 pole	2 ks
rozvaděč zajištěné sítě 1NPE 230 V, 50 Hz.....	2 ks
akumulátorová baterie 110 V vč. skříňe	2 ks

E.1.1 Železniční svršek a spodek

železniční svršek nový 49 E1	3 420 m
železniční svršek S 49 užitý	95,7 m
kolejové lože nové fr. 31,5/63.....	9 040 m ³
drážní stezky z kameniva	1 966 m ³
počet nově vložených výhybek 49 E1	9 ks
výkopy.....	14 076 m ³
násypy kamenité z kupovaného materiálu	6 674 m ³

konstrukční vrstva ŠD 0/31,5.....	3 754 m ³
cementová stabilizace do ZKPP.....	455 m ³
trativody plastové.....	1 796 m
svodná potrubí plastová	507 m
příkopy zpevněné	1 146 m
příkopové žlaby	76 m
staničníky (plechové i žb.)	41 ks
konzolové zajišťovací značky na sloupku	75 ks
návěstní značky.....	20 ks

E.1.2 Nástupiště

nástupiště 0,55 m nad TK.....	120 m
dlážděná plocha nástupišť.....	166 m ²
přístupové chodníky	106 m
trubkové zábradlí	13 m

E.1.3 Železniční přejezdy

rekonstruované přejezdy	2 ks
délka přejezdové konstrukce	26 m
přístupové chodníky	10 m
trubkové zábradlí	8 m
úprava vodovodu HDPE DN 110.....	25 m

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

rekonstrukce mostů	1 ks
rekonstrukce propustků	2 ks

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

překládaného vedení NN.....	110 m
překládané vedení sdělovací.....	240 m
rušené vedení sdělovací.....	1 178 m

E.1.8 Pozemní komunikace

plocha zpevněné přístupové komunikace	320 m ²
---	--------------------

E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

nová zděná technologická budova	2 ks
nový prefabrikovaný přístřešek pro cestující	2 ks
zastavěná plocha.....	222 m ²
obestavěný prostor	1 202 m ³
světlá výška v objektech.....	3,40 m
celková plocha místností	150 m ²
úprava podlah ve stávajících místnostech	44 m ²
úprava stěn ve stávajících místnostech	59 m ²
demolovaný objekt zděného přístřešku.....	1 ks

panely orientačního systému.....	11 ks
hlasové majáčky	2 ks

E.3 Silnoproudá a energetická zařízení

nové EOV	6 výhybek
kabelové vedení 22 kV	1 905 m
sklopné osvětlovací stožáry výšky 12 m s výbojkovými svítidly	14 ks
sklopné osvětlovací stožáry výšky 6 m s výbojkovými svítidly	14 ks

2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou

2.4.1 Území a pozemky

Stavba je navržena jako rekonstrukce stávající železniční trati, převážně na pozemcích určených pro umístění dráhy v majetku státu, s nimiž hospodaří Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC). V případech lokálního přesahu mimo tyto pozemky, ať už půdorysem řešené stavby, nebo plochami pro zařízení staveniště, budou příslušné pozemky vykoupeny či pronajaty, v některých případech se zřízením věcného břemene. Podrobnosti o dotčených pozemcích jsou uvedeny části dokumentace I Geodetická dokumentace.

Pozemky ČD a.s., na nichž je stavba navržena, jsou součástí probíhajícího převodu majetku na SŽDC, který probíhá nezávisle na této stavbě. Pro potřeby povolování stavby je s nimi uvažováno jako s trvalými nebo dočasnými zábory.

V některých místech vede stávající trať po pozemcích soukromých majitelů. V předstihu před stavebním řízením dojde nezávisle na této stavbě mezi SŽDC a majiteli pozemků k jejich odkupu ve prospěch SŽDC.

2.4.2 Geomorfologie

Zájmové území je součástí Luštěnické kotliny, která je součástí Dolnojizerské tabule. Jedná se o plochu strukturně denudační sníženinu charakterizovanou relikty středopleistocenních teras a širokými nivami nevýrazných mělkých údolí v povodí Vlkavy. Plochá pahorkatina až rovina při dolním toku Vlkavy patří Milovické tabuli. Ta představuje erozně denudační reliéf se zarovnanými povrchy.

Zájmové území je dle Národního geoportálu (geoportal.gov.cz) zařazeno následovně:

- Provincie – Česká vysočina
 - Subprovincie – Česká tabule
 - Oblast – Středočeská tabule

Začátek trasy náleží dále k:

- Celek – Středolabská tabule
 - Podcelek – Nymburská kotlina
 - Okrsek – Milovická tabule

Konec trasy náleží k:

- Celek – Jizerská tabule
 - Podcelek – Dolnojizerská kotlina
 - Okrsek – Luštěnická kotlina

Nadmořská výška zájmového území se pohybuje v rozmezí kót 190–215 m n. m.

2.4.3 Geologie a tektonika

Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí České křídové pánve, konkrétně náleží k tzv. jizerskému a labskému faciálnímu vývoji. Severně od zájmové trasy vystupuje jižní část Chlomeckého hřbetu, který jižně spadá do mírně zvlněné roviny. Tato oblast náleží k tzv. labské slinité facii teplického a březenského souvrství, která je na západ a jih od jizerské facie oddělena zlomem.

Mocnosti křídových sedimentů se směrem od západu na východ mírně zvětšují jako důsledek jejich mírného úklonu směrem do pánve. Celková mocnost křídových sedimentů pak v blízkosti Dobrovic dosahuje téměř 400 m. Podloží křídý je tvořeno permokarbonskými sedimentárními horninami, s omezeným výskytem černého uhlí a také diority s pláštěm fosilních zvětralin. Tyto horniny však nikde podél zkoumané trasy nevystupují na povrch. Skalní podloží je překryto kvartérními sedimenty převážně fluvialního a deluviofluvialního charakteru. Současný reliéf je pak dotvořen převážně antropogenními sedimenty – navážkami, budujícími převážně těleso železniční tratě a místních komunikací.

Jizerské souvrství tvoří převážnou část povrchu sledované trati. To je charakterizováno litofaciálními změnami pískovců s převažujícím zastoupením jemnozrnných pískovců až prachovců s vápnitým tmelem a jílovitou příměsí. Místy se v horninách mohou vyskytovat křemitovápnné konkrce.

Kvartérní sedimenty jsou v zájmovém území zastoupeny především deluviofluvialními a fluvialními sedimenty a navážkami.

Deluviofluvialní sedimenty jsou reprezentovány písčitými hlínami a hlinitými písky, které vyplňují především dna mělkých depresí. Podíl písčité frakce se liší podle výskytu sedimentů a zdrojové horniny. Kromě toho se v sedimentech vyskytuje lokální příměs štěrku rozvlečeného z reliktnů výše položených teras.

Fluvialní sedimenty se vyskytují především v blízkosti stávajících vodních toků. Jedná se písčité hlíny, hlinité písky a ojediněle až písčité štěrky.

Navážky budují v zájmovém území nejsvrchnější patro pokryvných útvarů. Vznikly při výstavbě a urbanizaci širšího okolí. Jedná se převážně o překopané místní zeminy s příměsí stavebního odpadu a lomového kamene. V rámci navážek lze vyčlenit konstrukční vrstvy železniční tratě a konstrukční vrstvy přilehlých obslužných komunikací.

Většina území náležející ke křídové pánvi se nevyznačuje výskytem význačnějších zlomů.

2.4.4 Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin

Podle získaných údajů z archivu Geofondu Praha – registr poddolovaných území, ložisek nerostných surovin a sesuvů – se v zájmovém území projektované stavby nenachází žádná poddolovaná území ani potenciálně sesuvná území.

Trasa stavby prochází mezi Bratronicemi a Luštěnicemi-Újezdem (až Nepřevázkou) chráněným ložiskovým územím Bezno (Mělnická pánev), ID 07530000. Vymezenou surovinou je v tomto území černé uhlí, území je evidováno Českou geologickou službou.

2.4.5 Hydrogeologie

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

Dle Vyhlášky MZe č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do oblasti povodí řeky Labe, hlavní povodí „1-04-07 – Labe od Výrovky po Jizeru“. Správce povodí: Povodí Labe, s. p.

Zájmové území spadá do hydrogeologického rajónu ID 4430 – Jizerská křída levobřežní, zahrnující dva kolektory s převážně volnou hladinou a s celkovou mineralizací 0,3–1 g/l. Svrchní kolektor přípovrchové zóny je charakterizován nízkou transmisivitou ($< 10^{-4} \text{ m}^2/\text{s}$) a chemickým typem Ca-Na-HCO₃, spodní 1. vrstevní kolektor je charakterizován střední transmisivitou (10^{-4} – $10^{-3} \text{ m}^2/\text{s}$) a chemickým typem Ca-Mg-HCO₃.

V zájmovém území můžeme z hydrogeologického hlediska rozlišit dvě základní jednotky, a to nepevněné kvartérní sedimenty, v nichž můžeme počítat prakticky jen s propustností průlinovou, a předkvartérní horniny s propustností průlinovopuklinovou.

Křída – jedná se o strukturu zvodnělých kolektorů křídové pánve, která je dělena v zájmovém území do kolektoru C, vyvinutého především v jizerském souvrství, a kolektor D, vázaný na teplické souvrství. Kolektor C vázaný na písčité sedimentární horniny je hydrogeologicky a vodohospodářsky nejvýznamnější v celé křídové pánvi. Zvodnění má převážně volnou hladinu a propustnost průlinovo-puklinovou.

Kvartér – v kvartérních sedimentech se vytváří průlinový kolektor podzemních vod vázaný především na fluvialní sedimenty místních vodotečí Vlkavy a jejich přítoků. Fluvialní sedimenty vytvářejí místní hydrogeologický celek s volnou nebo slabě napjatou hladinou podzemní vody. Tyto vody se zejména u vodních toků vyznačují poměrně velkou vydatností – horizont podzemní vody je spojený s aktuální hladinou vody ve vodotečích.

2.4.6 Hydrologie

V úseku Nymburk – Všejanya stávající trať prochází plochým územím, odvodněným potoky Liduška a Stračí potok a několika občasným vodotečemi. Od Všejan až po Luštěnice vede trať mělkým údolím Vlkavy, kterou celkem čtyřikrát po mostech překonává.

Stavba zasahuje do záplavového území Vlkavy stanoveného dle zákona č. 254/2001 Sb. Záplavové území stanovil Krajský úřad Středočeského kraje pro úsek ř. km 0,00–28,14 pro průtoky s dobou opakování Q_5 , Q_{20} a Q_{100} včetně aktivní zóny v roce 2009 rozhodnutím č. j. 104279/2009/KUSK/4.

V záplavovém území se nachází navržené rozšíření tělesa železničního spodku na severním zhlaví ŽST Čachovice mezi km 12,015 a 12,175 (SO 11-11-01) a přestavovaný most přes Vlkavu v ev. km 12,046 (SO 11-20-01).

Při realizaci záměru je nutné podle vyjádření vodoprávního úřadu a správce toku aktualizovat povodňový a havarijný plán. Havarijný a povodňový plán je v příloze F.6 a F.7.

2.5 Požadavky na realizaci stavby

Požadavky na zhotovitele stavby vyplývají z navrženého technického řešení a projednání dokumentace s dotčenými orgány a správci inženýrských sítí a dopravní infrastruktury. Podrobné požadavky jsou uvedeny v příslušných částech dokumentace, zejména za životní prostředí a odpadové hospodářství v části B.3, za požární ochranu a bezpečnost práce v částech B.4, F.6 a F.7. Požadavky na průběh realizace uvádí Zásady organizace výstavby (část F). Dále je nezbytné dodržet následující body:

- Zhotovitel osloví dva měsíce předem provozovatele vleček a projedná s nimi výluky. Zejména je nutné zkoordinovat termín nepřetržité výluky s celozávodní dovolenou vlečky ŠKODA AUTO a.s.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením přeprav materiálů po silnicích I., II. a III. tříd a místních komunikací kontaktuje správce těchto komunikací, požádá o zvláštní užívání silnic a projedná s nimi harmonogram a množství přeprav z hlediska koordinace případných oprav na těchto trasách, dále definitivně stanoví místa vjezdů a výjezdů ze stavby, které projedná s příslušným dopravním inspektorátem. Před zahájením přeprav bude třeba zdokumentovat stávající stav dotčených komunikací (fotodokumentace, videozáznam) a tento záznam předat správci komunikací. Po skončení přeprav projedná jejich případnou opravu, pokud dojde k jejich poškození v příčinné souvislosti se stavbou.
- Je odpovědností zhotovitele, aby vytipoval pozemní objekty poblíž dopravních tras, u nichž hrozí možné poškození od silniční zátěže pro zjištění stávajícího stavu a následný monitoring.
- Zhotovitel stavby musí požadavky na jednotlivé výluky železničního provozu předem konzultovat se zástupci OŘ Praha a GŘ SŽDC – odborem operativního řízení a výluk a všemi dotčenými dopravci.
- Dle zpracovaných zásad organizace výstavby je na kritické cestě požadované uvedení výhybny Straky do provozu v prosinci 2018 včetně nového zabezpečovacího zařízení v nové technologické budově. Navržené termíny plynoucí z požadavku investora zahrnují minimální rezervy pro mimořádnosti na stavbě (klimatické podmínky, poruchy mechanismů, zdržení prací

vlivem cizího zavinění atp.). Zhotovitel musí důsledně koordinovat stavební práce a po podepsání smlouvy o dílo bez odkladů zajistit veškerý potřebný materiál a včasnou výrobu technologických celků. Neprodleně po obdržení pravomocného stavebního povolení je nutné zahájit především výstavbu technologické budovy ve Strakách a výkopové práce na kabelových trasách. Zejména je nezbytné dodržení termínů a nepřekročení délek 9denní a 21denní nepřetržité výluky, které jsou vázány na celozávodní dovolenou společnosti ŠKODA AUTO a.s. Zhotovitel musí zajistit odpovídající počet pracovníků a mechanismů pro dodržení předepsaných výluk.

- Část dokumentace F byla aktualizována v listopadu 2017. V dokumentaci některých PS a SO jsou neaktuální informace o časech a termínech realizace.
- Koordinace s prováděním přeložek inženýrských sítí správců ČEZ Distribuce a.s. a Česká telekomunikační infrastruktura a.s. (CETIN), které budou zadány samostatně a musí být realizovány v předstihu před dalšími stavebními pracemi.
- Postupy a činnosti vyžadující kolaudaci DÚ musí respektovat pracovní dobu úřadu.
- Bude-li to možné, stanoví zhotovitel hranici kolejových úprav v jednotlivých postupech tak, aby nebylo nutné regulovat kolejové obvody, které nemusí být stavební úpravou zasaženy.
- Zhotovitel je povinen obvod stavby řádně oplotit a střežit, je zodpovědný za nechráněné, odkryté a provizorní kabelové trasy v obvodu stavby.
- Zhotovitel je povinen chránit stávající infrastrukturu před poškozením během stavby a dokumentovat její stav před a po stavbě, zejména se jedná o stávající inženýrské sítě a stávající koleje.
- V případě pochybností o přesnosti katastrální mapy bude vytýčena katastrální hranice dráhy a vložena do katastru nemovitostí stejně jako geometrický plán – je odpovědností zhotovitele stavby.
- Projektant provedl návrh vytyčovací sítě; bodové pole doplní, přeloží a vybuduje zhotovitel stavby v součinnosti se SŽG.
- Pro minimalizaci hlukové zátěže v průběhu stavby budou dodrženy následující body:
 - Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů (z pohledu hlukové zátěže) budou prováděny pouze v denní době, a to cca od 8 do 16 hodin, další vhodné práce je možné provádět od 7 do 19 hodin).
 - Případné požadavky na noční práce v blízkosti chráněných objektů je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
 - Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností.
 - Stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem (útlum cca 4–8 dB(A)).
 - Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvivalentní hladiny).
 - Dle možností umístit stroje co nejdále od obytné zástavby.
 - Zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvivalentní hladiny).
 - Staveništní dopravu organizovat vždy dle možností mimo obydlené zóny.
 - Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak jim umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
 - Maximálně využít umístění mobilních protihlukových stěn při práci v blízkosti chráněných objektů.
- Využití skryté vrstvy ornice (rozprostřené na přilehlé polnosti) bude dokladováno orgánu ochrany ZPF Městského úřadu Nymburk nejpozději do vydání povolení o užívání stavby (kolaudace).
- Během stavby nebudou v ochranném pásmu II. stupně léčivého přírodního zdroje Poděbrady prováděny činnosti, které by mohly negativně ovlivnit chemické, fyzikální a mikrobiologické vlastnosti zdroje a jeho zdravotní nezávadnost, jakož i zásoby a vydatnost zdroje.
- Zhotovitel dohodne s Oblastním ředitelstvím Praha, Správou tratí Nymburk odstranění plechové garáže z ŽST Čachovice (km 11,580), které provede ST Nymburk svými silami na své náklady.

- Zhotovitel uzavře nájemní smlouvu na zařízení staveniště na pozemcích ČD, a.s. Žádost musí být zaslána Ing. Andrlému (andrl@rsm.cd.cz) v předstihu před zahájením stavebních prací dle souhrnného stanoviska ČD, a.s., které je přiloženo v dokladové části.
- Při zásahu do zeleně na pozemcích ve vl. ČD, a.s. musí být kontaktován ekolog RSM Praha Ing. Šimůnková, tel.: 602 604 764. Bude vydán souhlas na základě smlouvy o právu provést stavby.
- Při realizaci záměru je nutné podle vyjádření vodoprávního úřadu a správce toku aktualizovat povodňový a havarijný plán. Havarijný a povodňový plán je v příloze F.6 a F.7.
- Zhotovitel na základě stanoviska Povodí Labe, s. p. č. j. PVZ/16/32215/Mf/0 ze dne 2. 11. 2016 předloží návrh detailního řešení provizorního přemostění Vlkavy v Čachovicích (součást SO 02-30-01) k odsouhlasení na Povodí Labe, s. p. – Provozní středisko Mladá Boleslav (kontaktní osoba p. Jaroslav Bechyně, tel.: 326 324 294).
- Zhotovitel na základě stanoviska Policie České republiky – Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje č. j. KRPS-332196-1/ČJ-2016-010806-PD ze dne 3. 11. 2016 před zahájením stavby předloží na Dopravní inspektorát PČR Nymburk návrh přechodných úprav provozu na pozemních komunikacích včetně dopravně inženýrských opatření dle aktuální dopravní situace.
- Kabelové vedení přípojky 22 kV (SO 09-62-02) je nezbytné realizovat v období mimo hlavní práce na dotčených polích, cca mimo období březen až červenec po dohodě s uživateli dočasně zabíraných pozemků.

3 Přehled výchozích podkladů

3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Část dokumentace D (Technologická část) je členěna na provozní soubory (PS), část E (Stavební část) na stavební objekty (SO). Jednotné číslování PS a SO sestává z šestimístního označení ve formátu PS (SO) XX-XX-XX. Jednotlivá dvojčíslí jsou oddělena pomlčkou.

První dvojčíslí značí číslo úseku stavby:

- 02 celý rozsah stavby,
- 04 mimo rozsah stavby,
- 05 ŽST Nymburk hl. n.,
- 06 traťový úsek Nymburk hl. n. – Veleliby,
- 07 ŽST Veleliby,
- 08 traťový úsek Veleliby – Straky,
- 09 výhybna Straky,
- 10 traťový úsek Straky – Čachovice,
- 11 ŽST Čachovice,
- 12 traťový úsek Čachovice – Luštěnice-Újezd,
- 13 ŽST Luštěnice-Újezd.

Druhé dvojčíslí značí profesní skupinu:

- 01 zabezpečovací zařízení,
- 02 sdělovací zařízení,
- 03 silnoproudá technologie,
- 06 dispečerská řídicí technika,
- 10 železniční svršek,
- 11 železniční spodek,
- 13 železniční přejezdy a přechody,
- 14 nástupiště, rampy,
- 15 výstroj a značení trati,
- 20 železniční mosty, podchody,
- 21 železniční propustky,

- 30 pozemní komunikace,
- 40 pozemní objekty,
- 41 zastřešení nástupišť, přístřešky
- 43 orientační systém,
- 45 demolice,
- 62 silnoproudá vedení (nn, vn, vvn, osvětlení), DOÚO,
- 64 ohřev výměn (elektrický),
- 65 vnější uzemnění
- 73 úpravy, přeložky VN, NN,
- 74 úpravy, přeložky a ochrany sdělovacích vedení a zařízení.

Třetí dvojčíslí je pořadovým číslem PS nebo SO v dané profesní skupině a daném úseku stavby. Přehled PS a SO je uveden v kapitole 0.

3.2 Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace

Po rozpracování do podrobnosti dokumentace pro vydání stavebního povolení a na základě požadavků Zadávací dokumentace odlišných od předchozího stupně došlo k následujícím změnám v objektové skladbě:

- byly vypuštěny provozní soubory a stavební objekty vztahující se k původně navrhované zastávce Straky, která je ze stavby vypuštěna a je pouze ponechán prostor pro její výhledovou realizaci:
 - PS 09-02-03 Výhybna Straky, rozhlasové zařízení,
 - SO 09-14-01 Zastávka Straky, nástupiště,
 - SO 09-43-01 Zastávka Straky, orientační systém,
 - SO 09-62-03 Zastávka Straky, osvětlení,
- z důvodu upřesnění technického řešení byly vypuštěny provozní soubory ASHS a rozhlasu ve Veleliblech:
 - PS 09-02-04 Výhybna Straky, ASHS,
 - PS 11-05-05 ŽST Čachovice, ASHS,
 - PS 07-02-02 ŽST Velelily, rozhlasové zařízení,
- byl vypuštěn SO 02-42-01 Úsek stavby Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav – 2. stavba, Drobná architektura, oplocení, který nemá žádnou náplň (v přípravné dokumentaci byl navržen jako rezerva pro případné potřeby v projektu),
- byl vypuštěn SO 11-45-01 ŽST Čachovice, demolice, jehož náplň byla přiřčena k SO 11-40-01 ŽST Čachovice, technologická budova (odstranění zpevněné plochy pod novou budovou) a SO 11-11-01 ŽST Čachovice, železniční spodek (odstranění stávajícího stavědla neuvedeného v KN),
- z SO 14-10-01 ŽST Čachovice, železniční svršek byla vyčleněna náplň jiného správce do podobjektu SO 14-10-01.1 ŽST Čachovice, železniční svršek vlečky,
- pro možnost vyčlenění a předstihové realizace bylo vyčleněno kácení do dvou podobjektů:
 - SO 09-11-01.1 Výhybna Straky, kácení mimolesní zeleně,
 - SO 11-11-01.1 ŽST Čachovice, kácení mimolesní zeleně,
- nově navržená úprava stávajícího vodovodu pod přejezdem v Čachovicích byla začleněna do podobjektu SO 11-13-01.1 Železniční přejezd, ev. km 11,404, úprava vodovodu,

- nově navržený informační systém byl včleněn do podsouboru PS 11-02-03.1 ŽST Čachovice, informační systém,
- byl přejmenován PS 02-02-02 Nymburk – Luštěnice, přenosový systém; z názvu bylo vypuštěno „SDH“, protože systém SDH již není vyráběn a podporován,
- z důvodu změny obchodního jména správce byly přejmenovány objekty přeložek inženýrských sítí cizích správců:
 - SO 04-74-01 Ochrana kabelů CETIN a.s. v žkm 0,600–0,880,
 - SO 04-74-02 Ochrana kabelů CETIN a.s. v žkm 1,968–2,700,
 - SO 09-74-01 Úprava a ochrana kabelů CETIN a.s. v žkm 6,450,
 - SO 11-74-01 Úprava a ochrana kabelů CETIN a.s. v žkm 11,375–11,395.

3.3 Výchozí podklady pro zpracování projektu

3.3.1 Výchozí podklady

- Zadávací dokumentace na zhotovení projektu stavby a výkon autorského dozoru projektanta při realizaci stavby (Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, Všeobecné technické podmínky projekt stavby VTP/P/02/15 a Zvláštní technické podmínky),
- Přípravná dokumentace stavby Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba (SUDOP PRAHA a.s. 2013),
- Schválení záměru projektu investiční akce Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba ze dne 24. 10. 2014, č. j. 165/2013-910-IZD/5,
- Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba ze dne 30. 3. 2015, č. j. 4882/2015-SSZ-ÚT1,
- Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba ze dne 17. 4. 2015, č. j. 16709/2015-O6,
- Projekt stavby Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba (související stavba, SUDOP PRAHA a.s. 2014),
- Sdělení Ministerstva životního prostředí o posuzování vlivu záměru na životní prostředí ze dne 20. 2. 2013, č. j. 2076/ENV/13 a 2154/ENV/13,
- Rozhodnutí o umístění stavby Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba ze dne 18. 8. 2015, č. j. 17377/2015/odst/TORÉ,
- obecně platné zákony a vyhlášky a interní předpisy zadavatele dle Zadávací dokumentace.

3.3.2 Provedené průzkumy a doplnění podkladů

V rámci zpracování projektu byly doplněny, aktualizovány a ověřeny dosavadní průzkumy a další údaje z předchozího stupně dokumentace:

- geodetické doměření (SUDOP PRAHA a.s.; původní geodetické zaměření SŽG Praha 2012 + doměření SUDOP PRAHA a.s. 2013),
- aktualizace geodetických informací KN (DKM, otisky katastrálních map v měřítku 1:2880),
- doplňující geotechnický průzkum (SUDOP PRAHA a.s.; původní průzkum SUDOP PRAHA a.s. 2013),
- stavebně-technický průzkum budov (ČVUT v Praze, Kloknerův ústav),
- stavebně-technický průzkum mostů (SUDOP PRAHA a.s.),
- radonový průzkum (RADON v.o.s.),
- korozní průzkum (První korozní spol. s r.o.),
- aktualizace předkategorizace materiálů železničního svršku (SŽDC TÚDC 2016; původní SŽDC TÚDC 2013),
- aktualizace vyjádření správců stávajících inženýrských sítí (SUDOP PRAHA a.s.).
- biologický průzkum,
- dendrologický průzkum.

4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

4.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby

Cílem stavby je přispět k vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v návaznosti na již vybudované stavby v ČR a železniční síť sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy.

Těžiště významu trati Nymburk – Mladá Boleslav je v přepravě zboží. Trať napojuje průmyslové podniky v Mladé Boleslavi a okolí na seřaďovací nádraží v Nymburce, které leží na páteřní trati Kolín – Děčín. Hlavním přepravcem je ŠKODA AUTO a.s., resp. hlavní závod firmy v Mladé Boleslavi. Po trati se přepravují jak suroviny (uhlí, ocelové svitky), tak hotové výrobky (automobily, případně jejich sestavené části). **Objem přeprav dlouhodobě roste a podle výhledu v nejbližších letech překročí kapacitu stávající trati.** Kromě těchto přeprav trať slouží též dálkovým nákladním vlakům na Liberecko, Turnovsko, Českolipsko a do Polska.

S ohledem na výše uvedené, stejně jako na nevhodnost ostatních železničních tratí v okolí Mladé Boleslavi pro potřeby rostoucí nákladní dopravy je připravována tato stavba, jejíž hlavními cíli je:

- zvýšení kapacity dráhy umožněním vložení dalších tras nákladních vlaků díky doplnění nové výhybny Straky,
- zvýšení kapacity dráhy prodloužením užitečných délek staničních kolejí v ŽST Čachovice na 650 m, takže bude možné zvětšení délky nákladních vlaků až na 630 m. Stejnou délkou kolejí bude disponovat též výhybna Straky,
- zajištění bezbariérového přístupu pro cestující na nástupiště v ŽST Čachovice,
- zvýšení bezpečnosti drážního i silničního provozu vybudováním nového zabezpečovacího zařízení,
- zvýšení traťové rychlosti,
- náhrada zařízení a staveb vyžilých, provozně nespolehlivých a zastaralých, snížení nákladů na obsluhu dopravní cesty.

Těmito cíli se sleduje zvýšení atraktivity drážní dopravy pro zákazníky v nákladní i osobní přepravě, tím i zvýšení přepravních proudů a zhospodárnění provozu dráhy. Řešená stavba Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba logicky navazuje na 1. stavbu, která je již dokončena (2016).

4.2 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

Stávající železniční trať je jednokolejná a neelektrifikovaná. V řešeném úseku se nacházejí železniční stanice Veleliby a Čachovice. Nejvyšší traťová rychlost je 100 km/h s omezením ve většině úseku. Dovolená traťová třída zatížení je C3 (20 t na nápravu; 7,2 t na běžný metr). Traťové zabezpečovací zařízení je typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel, ve Velelibech je reléové zabezpečovací zařízení, v Čachovicích mechanické. Rádiové spojení zajišťuje systém TRS. Užitečná délka kolejí je v Čachovicích 452–488 m.

Železniční svršek je převážně stárí 25–40 let, lokálně ve vedlejších kolejích až 56 let. Některé manipulační koleje jsou vyloučené. Kolejové lože je místy znečištěné, dochází k tvorbě zbahnělých míst. Odvodnění železničního spodku je zanedbané nebo neexistuje. Nástupiště jsou úrovně s přístupem přes koleje. Některé mostní objekty čelí statickým poruchám.

Tento stav způsobuje mimo jiné:

- nedostatečnou délku dopravních kolejí,
- nemožnost navýšit kapacitu trati přidáním vlaků nebo zvýšením rychlosti,
- vyšší potřebu provozních zaměstnanců,
- zvýšené náklady na údržbu,
- pohyb cestujících v kolejišti,
- nemožnost splnění požadavků aktuálních předpisů a tím i požadavků na interoperabilitu.

Během stavby bude ve vhodných situacích využito dosavadního majetku. Zabezpečovací zařízení využije stávající automatické hradlo pro úsek Veleliby – Straky, přejezdová zabezpečovací zařízení a kabelizaci v úseku Čachovice – Luštěnice-Újezd. Demontovaný kolejový rošt, který na základě provedené předkategorizace a interních předpisů SŽDC vyhoví pro další použití, bude předán správci. Část materiálu bude využita do vedlejších kolejí v ŽST Čachovice. Budou využity dílce zánovního přejezdu. Vytěžený štěrk z kolejového lože bude v omezené míře dle možností navrženého postupu výstavby vytržován od jemné frakce a použit do tělesa nástupišť a drážních stezek. Vytěžené zeminy budou v možné míře použity do náspů, humózní vrstvy poslouží k zatravnění nových svahů. Skrytá ornice na zabíraných pozemcích bude rozprostřena na okolní polnosti.

4.3 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Realizací stavby dojde k těmto změnám v základních technických parametrech stavby:

Traťová rychlost v ŽST Čachovice:	80 → 100 km/h
Výhledová traťová rychlost v rozsahu stavebních úprav:	80 → 120 km/h
Rychlost do předjízdových kolejí v ŽST Čachovice:	40 → 50 km/h
Počet dopravních kolejí v ŽST Čachovice:	2 → 3
Max. užitečná délka dopravních kolejí v ŽST Čachovice:	488 → 652 m
Největší délka traťového úseku:	8,6 → 5,3 km
Výhledová traťová třída zatížení v rozsahu úprav:	C3 → D4
Výhledová traťová třída zatížení na nových mostech:	C3/100 → D4/160
Výška nástupišť nad TK:	220 → 550 mm
Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Čachovice:	mechanické → elektronické
Elektrické ohřevy výhybek v ŽST Čachovice:	ne → ano
Minimální zabezpečení přejezdů v celém úseku:	výstražné kříže → světelné PZS
Dálkové řízení zabezpečovacího zařízení:	ne → ano
Potřeba dopravních zaměstnanců v dopravních:	5 → 0

4.4 Zdůvodnění umístění stavby

Stavba je z logiky věci situována na stávající železniční trať, čímž respektuje požadavky veškeré územně plánovací dokumentace včetně aktuálně platných ZÚR Středočeského kraje, které definují v ose trati koridor veřejně prospěšné stavby pod kódem D213.

Ojedinele zabírané pozemky umožní výše popsané prodloužení staničních kolejí, které bylo navrženo a schváleno v předchozím stupni jako nejlepší z řešených variant umístění prodloužených kolejí. Pro umístění stavby na těchto pozemcích je vydáno Rozhodnutí o umístění stavby.

5 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu

Stavba bude předávána do provozu postupně po dílčích částech, aby se minimalizovaly dopady na cestující a přepravu nákladů. Zprovozněné části budou do vydání kolaudačního souhlasu ve zkušebním provozu na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů (včetně prováděcích předpisů) a podle požadavků stavebního povolení, vydaného speciálním stavebním úřadem (Drážním úřadem). V potřebných případech bude před zahájení zkušebního provozu provedena technicko-bezpečnostní zkouška.

Provizorní úpravy budou realizovány a odstraněny v rámci příslušných PS a SO, jde například o dočasnou kabelizaci, kolejová propojení a přístupové cesty. Samostatné dočasné provozní soubory nebo stavební objekty nejsou navrženy.

Ve stavebních postupech č. 1–3 bude vybudována nová výhybna Straky a v prosinci 2018 uvedena do provozu. Zabezpečovací zařízení bude dočasně ovládáno z Velelib.

Během stavebního postupu č. 5 budou postavena dvě nová vnější nástupiště v ŽST Čachovice a nové koleje č. 1, 1a, 5 a 3. V nepřetržité výluce (stavební postup č. 6; 07/2019–08/2019) se realizují obě zhlaví v ŽST Čachovice. Ve výluce proběhne aktivace SZZ, TZZ a PZZ včetně dálkového ovládání. Ve stavebním postupu č. 7 pak bude dokončena nová kolej č. 2 v ŽST Čachovice a most SO 11-20-01.

Podrobnosti k postupnému uvádění částí stavby do provozu uvádí část dokumentace F.

6 PS a SO podléhající technicko-bezpečnostní zkoušce

Technicko-bezpečnostní zkouškou se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu. Technicko-bezpečnostní zkoušky podléhají dle vyhlášky č. 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje § 6 (hlava třetí) zmíněné vyhlášky.

Technicko-bezpečnostní zkouška se zahajuje na základě ověření

- provozní způsobilosti určených technických zařízení,
- provedení zkoušek únosnosti pláně železničního spodku,
- zaměření prostorové průchodnosti.

Na základě technicko-bezpečnostní zkoušky povoluje Drážní úřad zkušební provoz a určuje jeho délku.

7 Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Nově budované objekty a soubory budou po kolaudaci ve správě níže uvedených subjektů. Informace o správci je uvedena v dokumentaci každého PS nebo SO.

- **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Praha:**
 - PS zabezpečovacího zařízení,
 - PS sdělovacího zařízení ve vlastnictví státu,
 - PS silnoproudé technologie,
 - PS dálkové řídicí techniky,
 - SO železničního svršku ve vlastnictví státu,
 - SO železničního spodku,
 - SO nástupišť a úrovnových křížení,
 - SO železničních mostů a propustků,
 - SO přístupových komunikací,
 - SO pozemních objektů budov,

- SO přístřešků pro cestující,
- SO orientačního systému,
- SO elektrického ohřevu výhybek,
- SO osvětlení, přípojek a rozvodů vn a nn.
- **České dráhy, a.s., Regionální správa majetku pro Prahu a Středočeský kraj:**
 - SO 11-40-02 ŽST Čachovice, stavební úpravy ve VB.
- **ČD-Telematika a.s.:**
 - PS 02-02-05 Nymburk – Luštěnice, úpravy stávajících DOK, HDPE ČD-T.
- **INA MB a.s.:**
 - SO 11-10-01.1 ŽST Čachovice, železniční svršek vlečky.
- **KSÚS Středočeského kraje, p.o.**
 - SO 02-30-01 Dopravní trasy, 2. stavba.
- **Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav, a.s.:**
 - SO 11-13-01.1 Železniční přejezd, ev. km 11,404, úprava vodovodu.
- **ČEZ Distribuce a.s.:**
 - SO 11-73-01 Přeložka kabelového vedení NN ČEZ Distribuce a.s. v žkm 11,489.
- **Česká telekomunikační infrastruktura a.s.:**
 - SO 04-74-01 Ochrana kabelů CETIN a.s. v žkm 0,600 – 0,880,
 - SO 04-74-02 Ochrana kabelů CETIN a.s. v žkm 1,968 – 2,700,
 - SO 09-74-01 Úprava a ochrana kabelů CETIN a.s. v žkm 6,450,
 - SO 11-74-01 Úprava a ochrana kabelů CETIN a.s. v žkm 11,375 – 11,395.

8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu

8.1 Obecné požadavky na využití území

Navržená projektová dokumentace vychází z přípravné dokumentace a respektuje obecné požadavky na využívání území stanovené ve vyhlášce č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území ve znění pozdějších předpisů. Na základě jejich splnění bylo vydáno Rozhodnutí o umístění stavby.

8.2 Technické požadavky na stavby

Navržené technické řešení splňuje technické požadavky na stavby ve smyslu vyhlášky č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby v aktuálním znění i požadavky stanovené Ministerstvem dopravy pro stavby dráhy a stavby na dráze ve vyhláškách č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah a č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

8.3 Bezbariérové užívání stavby

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, v platném znění, se navrhovaná stavba posuzuje podle §2, odst. 1 a) a b). Dokumentace stavby splňuje požadavky § 5 Přístupy do staveb.

Stavba je rovněž navržena tak, aby splňovala požadavky vyplývající ze začlenění celostátní dráhy do evropského železničního systému, tedy Nařízení komise EU č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Požadavky dvou posledních odstavců se promítají zejména do navrženého řešení nástupišť a přístupových cest k nim v ŽST Čachovice.

9 Členění projektové dokumentace

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

- B.1 Souhrnná technická zpráva
- B.2 Provozní a dopravní technologie
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí
 - B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí*
 - B.3.2 Biologický průzkum*
 - B.3.3 Dendrologický průzkum*
 - B.3.5 Akustická studie*
 - B.3.6 Odpadové hospodářství*
 - B.3.7 Zemědělská příloha*
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
 - B.4.1 Zásady zajištění požární ochrany stavby*
 - B.4.2 Plán BOZP na staveništi*
 - B.4.3 Manuál údržby z hlediska BOZP*
- ~~B.5 Energetické výpočty (neobsazeno)~~
- B.6 Protikoroze ochrana
- B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí
- B.8 Dopravní opatření
- ~~B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL (neobsazeno, viz B.3.7 a B3.8)~~
- ~~B.10 Úspora energie a ochrana tepla (neobsazeno, viz B.1)~~
- ~~B.11 Ochrany stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí (neobsazeno, viz B.1)~~
- ~~B.12 Ochrana obyvatelstva (neobsazeno, viz B.1)~~
- ~~B.13 Bezbariérové užívání (neobsazeno, viz B.1)~~
- B.14 Doplnkové průzkumy a měření
 - B.14.1 Geodetické doměření*
 - B.14.2 Geotechnický a stavebně technický průzkum*
 - B.14.3 Stavebně technický průzkum budov*
 - B.14.4 Radonový průzkum*
 - B.14.5 Předkategorizace materiálů železničního svršku*

C. Situace stavby

- C.1 Přehledná situace stavby
- C.2 Koordinační situace stavby
- ~~C.3 Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů (neobsazeno)~~

D. Technologická část

- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
 - D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení*
 - PS 09-01-01 Výhybna Straky, SZZ
 - PS 11-01-01 ŽST Čachovice, SZZ
 - D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení*
 - PS 08-01-01 Veleliby – Straky, TZZ
 - PS 10-01-01 Straky – Čachovice, TZZ
 - PS 12-01-01 Čachovice – Luštěnice, TZZ
 - ~~D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (neobsazeno, viz D.1.1 a D.1.2)~~
 - ~~D.1.4 Spádovištní zabezpečovací zařízení (neobsazeno)~~
 - D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení*
 - PS 02-01-01 Veleliby – Mladá Boleslav, DOZ
 - ~~D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol (neobsazeno)~~
- D.2 Železniční sdělovací zařízení
 - D.2.1 Kabelizace včetně přenosových systémů*
 - PS 09-02-01 Výhybna Straky, místní kabelizace

PS 11-02-01 ŽST Čachovice, místní kabelizace
PS 02-02-01 Nymburk – Luštěnice, DOK, TK
PS 02-02-02 Nymburk – Luštěnice, přenosový systém
PS 02-02-04 Nymburk – Luštěnice, úpravy stávajících DOK, TK, HDPE
PS 02-02-05 Nymburk – Luštěnice, úpravy stávajících DOK, HDPE ČD-T

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

PS 07-02-01 ŽST Veleliby, telefonní zapojovač
PS 09-02-02 Výhybna Straky, telefonní zapojovač
PS 09-02-05 Výhybna Straky, EZS
PS 09-02-06 Výhybna Straky, sdělovací zařízení
PS 11-02-02 ŽST Čachovice, telefonní zapojovač
PS 11-02-06 ŽST Čachovice, EZS
PS 11-02-07 ŽST Čachovice, sdělovací zařízení

D.2.3 Informační zařízení

PS 10-02-01 Zastávka Všeň, rozhlasové zařízení
PS 11-02-03 ŽST Čachovice, rozhlasové zařízení
PS 11-02-03.1 ŽST Čachovice, informační systém
PS 11-02-04 ŽST Čachovice, kamerový systém

D.2.4 Traťové radiové spojení

PS 02-02-03 Nymburk – Luštěnice, úpravy TRS, MRS

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika

PS 04-06-01 Nymburk – Čachovice (včetně), Dálková diagnostika DDTS ŽDC
PS 04-06-02 ED SŽDC Praha Křenovka, doplnění serveru DDTS ŽDC
PS 04-06-03 ED SŽDC Praha Křenovka, doplnění DŘT
PS 09-06-01 Výhybna Straky, DŘT
PS 11-06-01 ŽST Čachovice, DŘT

~~*D.3.2 Technologie rozvodů VVN/VN (neobsazeno)*~~

~~*D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic (neobsazeno)*~~

~~*D.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic (neobsazeno)*~~

D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN

PS 09-03-01 Výhybna Straky, TS 22/0,4 kV, technologie
PS 09-03-02 Výhybna Straky, TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba
PS 11-03-01 ŽST Čachovice, rozvodna 0,4 kV, technologie
PS 11-03-02 ŽST Čachovice, rozvodna 0,4 kV, vlastní spotřeba

E. Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 09-10-01 Výhybna Straky, železniční svršek
SO 09-11-01 Výhybna Straky, železniční spodek
SO 09-11-01.1 Výhybna Straky, kácení mimolesní zeleně
SO 11-10-01 ŽST Čachovice, železniční svršek
SO 11-10-01.1 ŽST Čachovice, železniční svršek vlečky
SO 11-11-01 ŽST Čachovice, železniční spodek
SO 11-11-01.1 ŽST Čachovice, kácení mimolesní zeleně
SO 02-15-01 Výstroj trati, 2. stavba

E.1.2 Nástupiště

SO 11-14-01 ŽST Čachovice, nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 09-13-01 Železniční přejezd, ev. km 6,461
SO 11-13-01 Železniční přejezd, ev. km 11,404
SO 11-13-01.1 Železniční přejezd, ev. km 11,404, úprava vodovodu
SO 02-13-01 Drobné stav. úpravy zabezpečovaných žel. přejezdů, 2. stavba

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 09-21-01 Železniční propustek, ev. km 6,928

SO 11-20-01 Železniční most, ev. km 12,046

SO 11-21-01 Železniční propustek, ev. km 12,190

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

SO 11-73-01 Přeložka kabel. vedení NN ČEZ Distribuce a.s. v žkm 11,489

SO 04-74-01 Ochrana kabelů CETIN a.s. v žkm 0,600 – 0,880

SO 04-74-02 Ochrana kabelů CETIN a.s. v žkm 1,968 – 2,700

SO 09-74-01 Úprava a ochrana kabelů CETIN a.s. v žkm 6,450

SO 11-74-01 Úprava a ochrana kabelů CETIN a.s. v žkm 11,375 – 11,395

~~E.1.6 Potrubní vedení (neobsazeno)~~

~~E.1.7 Železniční tunely (neobsazeno)~~

E.1.8 Pozemní komunikace

SO 09-30-01 Výhybna Straky, přístup k technologické budově

SO 02-30-01 Dopravní trasy, 2.stavba

~~E.1.9 Kabelovody, kolektory (neobsazeno)~~

~~E.1.10 Protihlukové objekty (neobsazeno)~~

E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

E.2.1 Pozemní objekty budov

SO 09-40-01 Výhybna Straky, technologická budova

SO 11-40-01 ŽST Čachovice, technologická budova

SO 11-40-02 ŽST Čachovice, stavební úpravy ve VB

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

SO 11-41-01 ŽST Čachovice, přístřešky pro cestující

~~E.2.3 Individuální protihluková opatření (neobsazeno)~~

E.2.4 Orientační systém

SO 11-43-01 ŽST Čachovice, orientační systém

E.2.5 Demolice

SO 09-45-01 Výhybna Straky, demolice

~~E.2.6 Zdravotně technická instalace, vnitřní plynovod, požární vodovod (neobsazeno)~~

~~E.2.7 Vytápění (neobsazeno)~~

~~E.2.8 Vzduchotechnická zařízení (neobsazeno)~~

~~E.2.9 Informační systém veřejné části výpravních budov (neobsazeno)~~

~~E.2.10 Umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody (neobsazeno)~~

~~E.2.11 Hromosvody (neobsazeno)~~

~~E.2.12 Vnitřní slaboproudé rozvody (neobsazeno)~~

~~E.2.13 Vnitřní vybavení budov (neobsazeno)~~

~~E.2.14 Vnější vybavení budov (neobsazeno)~~

E.3 Silnoproudá a energetická zařízení

~~E.3.1 Trakční vedení (neobsazeno)~~

~~E.3.2 Napájecí stanice – stavební část (neobsazeno)~~

~~E.3.3 Spínací stanice – stavební část (neobsazeno)~~

E.3.4 Ohřev výměn

SO 09-64-01 Výhybna Straky, elektrický ohřev výhybek

SO 11-64-01 ŽST Čachovice, elektrický ohřev výhybek

~~E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (neobsazeno)~~

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

SO 09-62-01 Výhybna Straky, rozvod nn a osvětlení

SO 09-62-02 Výhybna Straky, přípojka vn 22 kV

SO 10-62-01 Zastávka Všejanya, úprava rozvodu nn a osvětlení

SO 11-62-01 ŽST Čachovice, úprava rozvodu nn a osvětlení

~~E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí (neobsazeno)~~

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 09-65-01 Výhybna Straky, technologická budova - vnější uzemnění

SO 11-65-01 ŽST Čachovice, technologická budova - vnější uzemnění

F. Zásady organizace výstavby

- F.1 Technická zpráva
- F.2 Přehledná situace stavby
- F.3.1 Časový postup prací
- F.3.2 Časový plán výluk
- F.4 Schémata stavebních postupů
- F.5 Bilance zemních hmot
- F.6 Havarijní plán
- F.7 Povodňový plán

G. Náklady stavby

- G.1 Celkové náklady stavby
- G.2 Náklady jednotlivých PS a SO
- G.3 Soupis prací PS a SO
- G.4 Technické specifikace

H. Doklady

- H.1 Vstupní podklady
- H.2 Záznamy z výrobních porad a další doklady
- H.3 Zapracování připomínek
- H.4 Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy
- H.5 Doklady z proj. s vlastníky dotč. nemovitostí
 - H.5.1 Dotčení vlastníci pozemků trvalého záboru*
 - H.5.2 Dotčení vlastníci pozemků dočasného záboru*
 - H.5.3 Vyjádření vlastníků pozemků lesa do 50 m*
- H.6 Vyjádření správců inženýrských sítí
 - H.6.1 Vyjádření správců inženýrských sítí*
 - H.6.2 Situace stávajících inženýrských sítí*
- H.7 Doklady v oblasti ŽP
- H.8 Doklady o posouzení shody s požadavky interoperability

I. Geodetická dokumentace

- I.1 Technická zpráva
- I.2 Majetkoprávní část
- I.3 Návrh vytyčovací sítě
- I.4 Koordinační vytyčovací výkres
- I.5 Obvod stavby
- I.6 Geodetické a mapové podklady
- I.7 Geometrické plány

J. Dokumentace pro registr subsystému

K. Dokumentace pro posouzení shody

10 Seznam PS a SO s přímou vazbou na parametry interoperability

PS a SO zahrnuté v níže uvedeném seznamu mají přímou vazbu na parametry sledované v technických specifikacích interoperability dle příslušné vyhlášky o provozní a technické propojitelnosti evropského železničního systému. Upřesnění předpokládaného rozsahu posouzení provede Notifikovaná osoba při vlastním posuzování. Seznam je členěn dle jednotlivých subsystémů.

10.1 Subsystem „řízení a zabezpečení“ (CCS)

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 09-01-01 Výhybna Straky, SZZ

PS 11-01-01 ŽST Čachovice, SZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 08-01-01 Veleliby – Straky, TZZ

PS 10-01-01 Straky – Čachovice, TZZ

PS 12-01-01 Čachovice – Luštěnice, TZZ

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 02-01-01 Veleliby – Mladá Boleslav, DOZ

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace včetně přenosových systémů

PS 09-02-01 Výhybna Straky, místní kabelizace

PS 11-02-01 ŽST Čachovice, místní kabelizace

PS 02-02-01 Nymburk – Luštěnice, DOK, TK

PS 02-02-02 Nymburk – Luštěnice, přenosový systém

PS 02-02-04 Nymburk – Luštěnice, úpravy stávajících DOK, TK, HDPE

PS 02-02-05 Nymburk – Luštěnice, úpravy stávajících DOK, HDPE ČD-T

D.2.3 Informační zařízení

PS 10-02-01 Zastávka Všechny, rozhlasové zařízení

PS 11-02-03 ŽST Čachovice, rozhlasové zařízení

PS 11-02-03.1 ŽST Čachovice, informační systém

PS 11-02-04 ŽST Čachovice, kamerový systém

D.2.4 Traťové radiové spojení

PS 02-02-03 Nymburk – Luštěnice, úpravy TRS, MRS

10.2 Subsystem „infrastruktura“ (INF)

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 09-10-01 Výhybna Straky, železniční svršek

SO 09-11-01 Výhybna Straky, železniční spodek

SO 11-10-01 ŽST Čachovice, železniční svršek

SO 11-11-01 ŽST Čachovice, železniční spodek

SO 02-15-01 Výstroj trati, 2. stavba

E.1.2 Nástupiště

SO 11-14-01 ŽST Čachovice, nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 09-13-01 Železniční přejezd, ev. km 6,461

SO 11-13-01 Železniční přejezd, ev. km 11,404

SO 02-13-01 Drobné stavební úpravy zabezpeč. žel. přejezdů, 2. stavba

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 09-21-01 Železniční propustek, ev. km 6,928

SO 11-20-01 Železniční most, ev. km 12,046

SO 11-21-01 Železniční propustek, ev. km 12,190

E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 11-41-01 ŽST Čachovice, přístřešky pro cestující

11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

11.1 Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba

Podmiňující investicí pro realizaci řešené 2. stavby je dokončení 1. stavby, do níž je 2. stavba navázána zejména po technologické stránce (napojení zabezpečovacího zařízení v ŽST Luštěnice-Újezd, napojení dálkového ovládání). 1. stavba je rovněž investicí SŽDC a zahrnuje obdobnou náplň jako 2. stavba, avšak v úseku Luštěnice-Újezd (včetně) – Mladá Boleslav hl. n. (včetně). Při návrhu 2. stavby byl brán v potaz schválený a právě realizovaný projekt 1. stavby, která byla dokončena v roce 2016, tedy před zahájením navržené 2. stavby.

11.2 Silnice I/38 Luštěnice – Újezd

Stavba řeší přeložku silnice I/38 jižně od Luštěnic, Újezdce a Bratronic, která má mimoúrovňově (silničním nadjezdem) křížit železniční trať v km 14,640 v traťovém úseku Čachovice – Luštěnice, kde jsou řešenou stavbou navrženy pouze úpravy kabelových vedení na drážním pozemku a navržené řešení silničního nadjezdu do tohoto prostoru nezasahuje. Investorem je Ředitelství silnic a dálnic ČR p. o. Pro stavbu bylo na základě zpracované DUR vydáno Rozhodnutí o umístění stavby, jehož platnost byla v roce 2012 prodloužena, další příprava však byla pozastavena. Obec Luštěnice navržené řešení rozporuje a požaduje oddálení nové silnice od zastavěného území obce. Její odvolání proti ÚR bylo sice zamítnuto, ale v současnosti je prověřována upravená trasa silnice a průběh další přípravy a realizace není zřejmý.

11.3 Všejská spojka

Uvažovaný záměr navrhuje realizaci novostavby železniční trati Milovice – Čachovice, která by spolu s dalšími úpravami stávající infrastruktury přispěla ke zkvalitnění osobní dopravy mezi Prahou a Mladou Boleslaví, potažmo i okolím Turnova a Liberce. ÚTS Modernizace železniční infrastruktury Praha – Milovice – Mladá Boleslav s možným prodloužením do Liberce z roku 2003 navrhuje dvoukolejnou elektrifikovanou trať pro rychlost 160 km/h. Záměr je zanesen v ZÚR Středočeského kraje jako veřejně prospěšná stavba pod kódem D212. Studie proveditelnosti železničního spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec byla zpracována v roce 2014. Další pokračování přípravy tohoto výhledového záměru není zřejmé, případná realizace se vztahuje k horizontu desítek let.

Řešená stavba navrhuje realizaci nových mostních objektů v takových parametrech, které by vyhověly tomuto výhledovému záměru.

12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládané období realizace stavby vychází z požadavků zadavatele, aktuálního stavu připravenosti stavby a časového plánu prací, který je podrobně uveden v části dokumentace F Zásady organizace výstavby.

Zahájení stavby: 1. 6. 2018 (přípravné práce nevyžadující stavební povolení od 04/2018)

Dokončení stavby: 12. 12. 2019

listopad 2017

Ing. Jan Bonev
SUDOP PRAHA a.s.