

Příloha č. 3 c)

Zvláštní technické podmínky

**Záměr projektu a Dokumentace pro
územní řízení**

**„Rekonstrukce traťového úseku Mladá
Boleslav město (včetně) - Mladá Boleslav
hl. n. (včetně)“**

Datum vydání: 25. 01. 2021

OBSAH

1.	SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	4
1.1	Účel a rozsah předmětu díla.....	4
1.2	Rozsah a členění Dokumentace	4
1.3	Hlavní cíle stavby	5
1.4	Místo stavby	5
2.	PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ	6
2.1	Závazné podklady pro zpracování.....	6
2.2	Ostatní podklady pro zpracování	6
3.	KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY	7
4.	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	7
4.1	Všeobecně.....	7
4.2	Dopravní technologie.....	7
4.3	Zásady organizace výstavby	8
4.4	Zabezpečovací zařízení	8
4.5	Sdělovací zařízení	10
4.6	Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení	10
4.7	Železniční svršek a spodek	12
4.8	Nástupiště	12
4.9	Železniční přejezdy	13
4.10	Mosty, propustky, zdi	13
4.11	Ostatní objekty	15
4.12	Pozemní stavební objekty	15
4.13	Geodetická dokumentace.....	17
4.14	Životní prostředí	18
5.	SPECIFICKÉ POŽADAVKY	19
6.	SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY	20
7.	PŘÍLOHY.....	20

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto ZTP výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto ZTP význam definovaný ve VTP. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SP P-MB-L ..	Studie proveditelnosti Praha- Mladá Boleslav-Liberec
ŠA	ŠKODA AUTO, a.s.
OOP	Orgán ochrany přírody
DOÚO	Dálkové ovládané úsekové odpojovače
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
EZS	Elektronický zabezpečovací systém
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
ETCS	European Train Control System
TRS	Traťový radiový systém
ZZ	Zabezpečovací zařízení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
EOV	Elektrický ohřev výhybek
PZTS	Poplachové zabezpečovací a tísňové systémy
VTO	Vlakové telefonní objekty
PZZ	Přejezdová zabezpečovací zařízení
NVR	Uložiště pro kamerové systémy
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
EPS	Elektronická požární signalizace
SU	Stavědlová ústředna
DK	Dopravní kancelář
MRS	Místní radiový systém
TRS	Traťový radiový systém

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Účel a rozsah předmětu díla

1.1.1 Předmětem díla „**Rekonstrukce traťového úseku Mladá Boleslav město (včetně) - Mladá Boleslav hl. n. (včetně)**“ (dále též „stavba“) je zhotovení :

- a) **Záměru projektu** dle Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, v platném znění, včetně příloh (dále jen „Směrnice MD V-2/2012“).
- b) **Doprovodné dokumentace** k ZP, která bude zpracována dle požadavků odst. 5.1.3 těchto ZTP.
- c) **Zhotovení Dokumentace pro územní řízení**, která specifikuje předmět Díla v takovém rozsahu, aby ji bylo možno projednat v územním řízení, získat pravomocné územní rozhodnutí a na jejím základě bylo možno zpracovat další stupeň dokumentace.
- d) **Zpracování a podání žádosti o vydání územního rozhodnutí** dle zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, jehož výsledkem bude vydání územního rozhodnutí, územního souhlasu nebo závazného stanoviska orgánu územního plánování. Zhotovitel bude spolupracovat při vydání příslušných rozhodnutí do nabytí jejich právní moci.
- e) Zpracování oznámení záměru dle přílohy č. 3 (dále jen „oznámení EIA“) a dokumentace dle přílohy č. 4 (dále jen „dokumentace EIA“) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Podrobnosti jsou uvedeny v článku 4.14 Životní prostředí. Zpracování oznámení EIA a dokumentace EIA bude dále upřesněno dle aktuálního znění zákona. Závěr z procesu EIA bude zpracován do DUR.
- f) Součástí Díla budou také příslušné podklady pro posuzování koncepcí aktualizací Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, pokud budou ze strany KÚ Středočeského kraje požadovány a podklady pro pořizovatele změny územního plánu města Mladá Boleslav.

1.1.2 Dále uváděný pojem „**Dokumentace**“ v těchto ZTP se rozumí zpracování příslušného stupně dokumentace dle povahy Díla.

1.2 Rozsah a členění Dokumentace

- 1.2.1 **Dokumentace ve stupni ZP** bude členěna dle Směrnice MD V-2/2012 a bude obsahovat všechny přílohy dané touto směrnicí. Přílohy budou zpracovány v odpovídajícím rozsahu a přesnosti. Zhotovitel provede členění ZP dle Směrnice MD V-2/2012, členění a rozsah **Doprovodné dokumentace** je uveden v kapitole 5. Specifické požadavky těchto ZTP. Zhotovitel poskytne Objednateli veškerou součinnost při projednání ZP na Centrální komisi MD.
- 1.2.2 Zpracování **ekonomického hodnocení** bude provedeno podle platné rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb a dalších platných pokynů MD a Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“).
- 1.2.3 **Dokumentace ve stupni DUR** musí respektovat požadavky na rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dráhy dle přílohy č. 3 vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, v platném znění, přičemž nad rámec požadavků vyhlášky tato dokumentace bude obsahovat všechny části definované přílohou č. 1 Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních (dále jen „Směrnice GR č. 11/2006“).
- 1.2.4 Součástí těchto ZTP jsou dokumenty „Manuál struktury a popisu dokumentace“ (viz Příloha 7.1.1) a „Vzory Popisového pole a Seznamu“ (viz Příloha 7.1.2), které popisují označení dokumentace, strukturu objektové skladby, včetně grafické úpravy Popisového pole

- 1.2.5 ZP bude zpracován v rozsahu podle schválené „Studie proveditelnosti Praha - Mladá Boleslav - Liberec“ ve variantě Deko.
- 1.2.6 Součástí ZP bude územní prověření trasy a upřesnění polohy Dalovické spojky a projednání s Magistrátem města Mladá Boleslav. K navržené trase dle Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec“ (dále jen „SP P-MB-L“) bylo vydáno nesouhlasné stanovisko. Variantní návrh vedení trasy na estakádě Dalovické spojky je přílohou č. 7.1.3.
- 1.2.7 Zhotovitel ve fázi ZP zajistí orientační průzkumy, geologickou rešerši a projekt pro předběžný inženýrskogeologický průzkum. Zpracování ostatních potřebných průzkumů (inženýrsko-geologický, geotechnický, stavebně-technický, hydrogeologický, korozní průzkum s komplexním návrhem řešení protikorozi ochrany pro potřebnou odolnost a zabezpečení stavby) zajistí pro zpracování pro DUR.
- 1.2.8 Dále součástí plnění bude i provedení předběžného inženýrskogeologického průzkumu a zpracování projektu pro podrobný inženýrskogeologický průzkum.
- 1.2.9 Zhotovitel zpracuje vizualizaci a zákresy do fotek dle VTP/DOKUMENTACE /01/20 kapitola 9, které bude možno využít pro informování veřejnosti o připravované investici. Vizualizace bude použita pro jednání s Magistrátem Mladá Boleslav k urychlení přípravy, projednání Dokumentace ve stupni ZP (Dalovická spojka), k územnímu řízení a pro prezentaci stavby veřejnosti.

1.3 Hlavní cíle stavby

- 1.3.1 Hlavním cílem stavby je odstranění nevyhovujícího technického stavu a parametrů řešené trati, zlepšení dopravní obslužnosti v okolí Prahy a provázanost dopravních uzlů, zlepšení podmínek pro nákladní dopravu, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a minimalizace nákladů na provozování železniční dopravní cesty.

1.4 Místo stavby

- 1.4.1 Stávající železniční trať v úseku Mladá Boleslav hl.n. – Bakov nad Jizerou a stávající železniční trať Mladá Boleslav hl.n – Mladá Boleslav město.

- Kraj: Středočeský
- Katastrální území: Čejetice u Mladé Boleslavi, Dalovice u Mladé Boleslavi, Mladá Boleslav, Podlázky

- 1.4.2 Začátek a konec stavby:

- trať 070: začátek cca km 71,900 stávajícího staničení (chotětovské zhlaví ŽST Mladá Boleslav hl. n.), konec cca km 75,375 v traťovém úseku Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav-Debř,
- trať 064: začátek cca km 14,400 stávajícího staničení (katusické zhlaví ŽST Mladá Boleslav hl. n.), konec cca km 18,040, resp. km 32,388 dle staničení ze ZP Bezděčínská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ,
- novostavba ŽST Mladá Boleslav město – Odbočka Dalovice.

- 1.4.3 Přesné hodnoty staničení budou upřesněny podle rozpracování dokumentace a v koordinaci s navazujícími stavbami.

- 1.4.4 Skály odbočka – Turnov:

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F3
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	480 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	537
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	070, (080)

Číslo traťového a definičního úseku	0901O1, 0901OK, 0901OJ, 0901OH; 0901OE, 0901OG, 090130
Traťová třída zatížení	C2
Maximální traťová rychlost	100 km/hod
Trakční soustava	nezávislá
Počet traťových kolejí	1

Provozovatelem dráhy je SŽ, správcem infrastruktury je Oblastní ředitelství Praha (do km 73,060 stávajícího staničení), od km 73,060 je správcem infrastruktury Oblastní ředitelství Hradec Králové.

1.4.5 Mladá Boleslav hl.n. – Mladá Boleslav město:

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P6/F2
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	485 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	542
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	064
Číslo traťového a definičního úseku	101304; 143102; 1431B1
Traťová třída zatížení	C3
Maximální traťová rychlost	60 km/hod
Trakční soustava	nezávislá
Počet traťových kolejí	1

Provozovatelem dráhy je SŽ, správcem infrastruktury je Oblastní ředitelství Praha.

2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

2.1 Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1 Usnesení vlády České republiky z 3. 10. 2018 č. 628 o aktualizaci „Ujednání o porozumění se společností ŠKODA AUTO a.s. a návrh zabezpečení investiční přípravy zlepšení veřejné dopravní a technické infrastruktury ve městě Mladá Boleslav a ve Vrchlabském regionu“.
- 2.1.2 „Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec“, zpracovaná Sdružení MP + AF-CITYPLAN – Praha-Mladá Boleslav-Liberec v 12/2019, projednaná a schválená Ministerstvem dopravy na zasedání Centrální komise dne 17. 12. 2019 s výběrem varianty Deko.
- 2.1.3 Posuzovací protokol Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec ze dne 3. 12. 2019 č.j. 74460/2019-SŽDC-GR-026.
- 2.1.4 Schvalovací protokol Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec ze dne 3. 2. 2020 č.j. 7486/2020-SŽDC-GR-06.

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 Mapové podklady pro projektové práce zajišťované Správou železnic, státní organizace, Správou železniční geodézie, které budou předány vítěznému uchazeči.
- 2.2.2 Předkategorizace železničního svršku, kterou zajišťuje Objednatel a předá ji Zhotoviteli dokumentace.
- 2.2.3 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, MD 2019 (viz <https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/koncepce-pri-nakladani-s-nemovitostmi-osobnich-nadrazi>).

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI A DOKUMENTY

- 3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu v realizaci, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.
- 3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:
- a) Aktualizace EH a přepravní prognózy na vybranou variantu DEKO SP P-MB-L, která bude zadána souběžně v rámci jiné akce, zajišťované objednatelem (SSZ).
 - b) Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ (investor SŽ, koordinace bude probíhat souběžně se zpracovávanou DUR)
 - c) Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Mladá Boleslav hl.n. (investor SŽ, koordinace bude probíhat souběžně se zpracovávanou DUSP a PDPS)
 - d) Modernizace a elektrizace trati Nymburk – Nepřevázka (investor SŽ, koordinace bude probíhat souběžně se zpracovávanou ZP+DUR)
 - e) Prodloužení SVT, TES a projekt GTP (investor město Mladá Boleslav, projektant studie 4roads s.r.o.)
 - f) Kompletní rozšíření třídy Václava Klementa (investor ŘSD, město Mladá Boleslav)
 - g) Nábřežní cyklostezka Mladá Boleslav A-severní část (projektant studie Excon, a.s., investor nadační fond ŠA)
 - h) Dále bude zajištěna koordinace s dalšími stavbami SŽ, ČD, cizích investorů na pozemcích SŽ a ČD a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčeném území.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Všeobecně

- 4.1.1 Průběžně bude Zhotovitel Dokumentace předávat Objednateli vyjádření dotčených účastníků územního řízení a orgánů státní správy s komentářem o návrhu řešení tak, aby mohlo být včas reagováno na podmínky a případná negativní vyjádření.
- 4.1.2 Doklady o projednání s vlastníky dotčených pozemků a staveb nebo jinými oprávněnými budou doplněny komentářem, jak jsou řešeny jejich podmínky v čístopisu DUR. Vzor dopisu k obeslání vlastníků dotčených nemovitostí bude předložen Objednateli k odsouhlasení.
- 4.1.3 Zhotovitel dokumentace připraví podklady a podá žádosti k vydání rozhodnutí o umístění stavby a poskytne součinnost pro vydání Právní moci územního rozhodnutí. Zhotovitel zajistí, aby informace o žadateli, předmětu územního řízení a veřejném ústním jednání byla vyvěšena před konáním veřejného ústního projednání na místech určených příslušným stavebním úřadem. Vyvěšení informace o záměru vhodným způsobem zdokumentuje (např. fotodokumentací) a doloží stavebnímu úřadu.
- 4.1.4 V předmětném traťovém úseku bude prověřena potřeba zajištění přeložek inženýrských sítí, a jestliže bude potřeba zjištěna, návrhy technického řešení jednotlivých přeložek budou na základě předchozího projednání s provozovateli v rámci dokumentace zpracovány.
- 4.1.5 Elektrizace bude připravována na střídavou soustavu 25 kV, 50 Hz ve všech dotčených profesích.

4.2 Dopravní technologie

- 4.2.1 Provozní a dopravní technologie pro ZP bude zpracována dle Směrnice GR č. 11/2006, podle Přílohy 1.
- 4.2.2 Návrh konfigurace kolejíště bude rámcově vycházet ze schválené SP P-MB-L se zohledněním akceptovaných připomínek v SP nezpracovaných.

- 4.2.3 Výhledový rozsah dopravy bude vycházet ze schválené SP P-MB-L s potvrzením údajů ze strany objednavatelů dopravy. Veškeré tyto vstupy následně potvrdí SŽ GR O6. Přehled frekvence cestujících zajistí zhotovitel dokumentace.
- 4.2.4 Bude zpracován dvouhodinový fragment výhledového GVD.

4.3 Zásady organizace výstavby

- 4.3.1 V rámci ZP bude zpracován rámcový návrh postupu výstavby včetně rozsahu NAD za účelem aktualizace ekonomického hodnocení a stanovení investičních nákladů.
- 4.3.2 V Dokumentaci ve stupni DUR bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.3.3 Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí v navazujících úsecích, popř. výluky zab. zař. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.3.4 Práce, které budou znamenat nejrozsáhlejší výluky a omezení dopravy, je potřeba plánovat na termín letní celozávodní dovolené Škoda Mladá Boleslav.
- 4.3.5 Práce omezující výjezd vlaků z vlečky Škoda Mladá Boleslav je potřeba v maximální možné míře plánovat na období víkendů a státních svátků.
- 4.3.6 Realizaci díla je nutno naplánovat až po dokončení stavby „Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav-východ.
- 4.3.7 V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí / ZZ:
- délka trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u denních nebo nočních výluk zastavujících provoz),
 - vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky / návěstidlem / kilometricky),
 - činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízd vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích; při všech změnách stavu je nutno přesně specifikovat rozsah funkčnosti ZZ),
 - stručný rozsah prací,
 - počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout,
 - přístup mechanizace na staveniště.

4.4 Zabezpečovací zařízení

- 4.4.1 Popis stávajícího stavu
- 4.4.1.1 Ve všech stanicích jsou SZZ 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Ve všech traťových úsecích zaústějících do ŽST MB hl.n. a MB město jsou SZZ a TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo.
- 4.4.1.2 V řešené oblasti Mladá Boleslav město (včetně) – Mladá Boleslav hl.n. (včetně) jsou 4 přejezdy (P2697/km 72,692, P4635/km 15,850, P4636/km 16,407 a P4637/km 16,455). Dále do SSZ ESA Mladá Boleslav jsou zavázány přejezdy P3060/km 14,155, P3061/km 14,345 směrem na Bukovno, P2694/km 62,638 a P2695/km 68,235 směrem na Chotětov, P2806/km 28,524 a P2807/km 28,840 směrem na Bezděčín, přejezd na vlečce SD Kovo km 0,120 a dále P4640/km 20,727, P4638/km 19,980, které budou v budoucnu zrušeny stavbou Bezděčinská spojka.
- 4.4.2 Požadavky na nový stav
- 4.4.2.1 Na nově navržené kolejiště bude navrženo řešení kompletního příslušného zabezpečovacího zařízení včetně DOZ, ETCS L2 a GSM-R.
- 4.4.2.2 Pro výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS nutno respektovat a využít výsledky realizace pilotního a komerčního projektu zejména v rozsahu:

- zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
 - zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných - zařízení ve stavebních ústřednách SZZ,
 - zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech.
- 4.4.2.3 V ŽST Mladá Boleslav hl.n. budou nová technologická zařízení SZZ umístěna do nové výpravní budovy ŽST Mladá Boleslav, zbudované v rámci stavby „Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Mladá Boleslav hl.n.“. V nové VB budou pro tento účel připraveny nové technologické prostory a následně dojde, v souvislosti s realizací infrastrukturních staveb SŽ, k postupné implementaci zařízení do těchto prostor.
- 4.4.2.4 V nové VB je počítáno s prostory pro budoucí technologie, které budou postupně naplňovány novým zařízením zabezpečovací techniky v rámci realizace dalších investic SŽ v regionu. Jedná se o místnost ústředny pro zabezpečovací zařízení, doplnění dalších technologií DOZ; místnosti pro zdroje; místnosti pro sdělovací a přenosová zařízení. Z tohoto důvodu je třeba stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Mladá Boleslav město (včetně) - Mladá Boleslav hl. n. (včetně)“ důsledně koordinovat se zmiňovanou stavbou „Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Mladá Boleslav hl.n.“. To zejména ve smyslu implementace nových technologií tak, aby nedošlo k jejich montáži do objektu VB, který bude demolován a nahrazen novým. V případě, že realizace stavby „Rekonstrukce traťového úseku Mladá Boleslav město (včetně) - Mladá Boleslav hl. n. (včetně)“ bude časově předcházet stavbu „Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Mladá Boleslav hl.n.“, musí být zvoleno vhodné provizorní řešení, které následně umožní jednoduché přemístění technologií z tohoto provizorního stavu do nové VB.
- 4.4.2.5 Součástí ZP a DUR musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ.
- 4.4.2.6 Požadujeme v celé oblasti použití počítače náprav.
- 4.4.2.7 V realizovaných dopravních a řešených mezistaničních úsecích se u ponechaných přejezdů předpokládá výstavba nových přejezdových zabezpečovacích zařízení. U všech staveb dotčených přejezdů je nutno prověřit jejich existenci. Nová PZS budou 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2. Podle navržených typů PZS bude navrženo umístění jejich technologie. Nutno uvažovat se souvisejícími stavebními úpravami přejezdu. Pro všechny ponechané přejezdy bude nutné v rámci DUR zajistit od DÚ Rozhodnutí o změně zabezpečení. Požadujeme PZS reléového typu s elektronickými doplňky.
- 4.4.2.8 Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.
- 4.4.2.9 Nutno respektovat Směrnici SŽ 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č. j. S4665/2014-O12 s účinností od 1. 5. 2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaku, atd.
- 4.4.2.10 Traťový úsek bude vybaven automatickým stavěním vlakových cest.
- 4.4.2.11 Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení. Vzhledem k velkému počtu staveb je nutné řešit stavební postupy bez provizorních SZZ. Čili přecházet ze stávajícího SZZ a TZZ rovnou do definitivního. Při velkém množství staveb nebude možno personálně pokrýt zkoušení provizorních SZZ, čímž může docházet k zastavování staveb kvůli tomu, že v dané chvíli nebude k dispozici přezkoušené SZZ.
- 4.4.2.12 Kabelizace bude navržena podle zásad pro tratě se střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz.

4.5 Sdělovací zařízení

4.5.1 Popis stávajícího stavu

- 4.5.1.1 Trať je pokryta rádiovým systémem TRS.
- 4.5.1.2 Mezi žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží a Mladá Boleslav město je v provozu metalický sdělovací kabel využívaný pro provoz VTO na PZZ a vlečkách. Optický kabel 12vl. pro ovládání zab. zařízení a přenos kamerového systému do NVR.
- 4.5.1.3 Mladá Boleslav město: rozhlas pro cestující ovl. z INIS, odjezdový informační panel ovl. z INIS, kamerový systém včetně zapojení do DDTS, EPS v objektu SÚ Mladá Boleslav město.
- 4.5.1.4 Mladá Boleslav. hlavní: rozhlas pro cestující ovl. z INIS, odjezdový informační panel ovl. z INIS , klient kamerového systému M.B. město v DK, klient kamerového systému na trati Nymburk – Mladá Boleslav v DK, klient informačního systému INIS v DK, MRS, TRS, záznamové zařízení REDAT, EZS, 2 ks dotykový terminál TOP 01 v DK, hodiny – hodinový rozvod

4.5.2 Požadavky na nový stav

- 4.5.2.1 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. V souvislosti s navrhovanou pokládkou nových sdělovacích kabelů bude navrženo nové umístění (popř. přemístění) technologie páteřní datové sítě na Odbočku Dalovice. Tím dojde k odstranění nežádoucího souběhu kabelizace úseků Mladá Boleslav hl.n. – Mladá Boleslav-Debř a Mladá Boleslav hl.n. – Mladá Boleslav město a výraznému zlepšení dostupnosti technologické datové sítě.
- 4.5.2.2 Požadujeme zapojit požární hlásiče do ústředny PZTS.

4.6 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

4.6.1 Popis stávajícího stavu

- 4.6.1.1 V oblasti dotčené stavbou není vedena žádná trakce a není zbudována trakční napájecí stanice.
- 4.6.1.2 V úsecích dotčených stavbou není veden žádný magistralní rozvod.
- 4.6.1.3 DŘT je instalováno pouze v ŽST Mladá Boleslav hl.n.
- 4.6.1.4 V ŽST Mladá Boleslav hl.n. se v rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav“ v roce 2016 vybudovaly nové rozvaděče pro osvětlení a v celé stanici bylo také vybudováno EOV.
- 4.6.1.5 V úseku ŽST Mladá Boleslav hl.n. – ŽST Mladá Boleslav město jsou tři přejezdy P4635, P4636 a P4637. Přejezdy P4635 a P4637 jsou napájeny z přejezdu P4636, který je napájený přípojkou od ČEZ. Všechny přípojky k těmto přejezdům byly realizovány v roce 2017.
- 4.6.1.6 V ŽST Mladá Boleslav hl.n. je přejezd P2697, který je napájen z RZZ. Realizace této přípojky byla také v roce 2017.
- 4.6.1.7 V ŽST Mladá Boleslav město proběhla v roce 2015 rekonstrukce osvětlení a rekonstrukce kolejiště včetně EOV. Pouze kabely k EOV výhybky č. 1 jsou původní z roku 2002. V současné době probíhá rekonstrukce osvětlení nástupiště a schodiště v rámci akce vybudování výtahu.

4.6.2 Požadavky na nový stav

- 4.6.2.1 V předmětném úseku požadujeme zbudovat nové trakční vedení včetně DOÚO. Hladinu TV budeme požadovat 25kV AC.

- 4.6.2.2 Pro napájení trakčního vedení v předmětném úseku, požadujeme vybudovat 2 TNS, aby bylo zamezeno jednostrannému napájení.
- 4.6.2.3 V předmětném úseku požadujeme zbudovat nový magistralní rozvod 6kV případně 22kV.
- 4.6.2.4 V předmětném úseku je nutné doplnit ovladače DOÚO s přenosem po optice nebo Ethernetu k připojení na stávající DŘT. V ŽST Mladá Boleslav město je nutné vybudovat nové DŘT.
- 4.6.2.5 DOÚO požadujeme pětivodičové provedení s pohony pro střídavý proud (motory s kotvou nakrátko-větší spolehlivost).
- 4.6.2.6 V rámci této investiční akce bude vymístěn hlavní rozvaděč NN pro ŽST Mladá Boleslav hl.n., který je v současné době v objektu navrženém k demolici.
- 4.6.2.7 V případě nových nástupišť požadujeme vybudovat veškeré potřebné nové rozvody nn.
- 4.6.2.8 Napájení zabezpečovacího zařízení:
- (a) Návrh napájení technologie staničního zabezpečovacího zařízení, traťového zabezpečovacího zařízení musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19., ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽ E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.
- 4.6.2.9 Elektrický ohřev výhybek:
- (a) Dle nových kolejových dispozic kolejiště se stanovené výhybky v jednotlivých železničních stanicích vybaví elektrickým ohřevem výhybek (EOV) systémem schváleným SŽ. Napájení EOV bude navrženo z lokální distribuční sítě SŽ (LDSŽ), odběr elektrické energie zařízení EOV bude pro účely odečtu spotřeby elektrické energie samostatně měřen. Způsob napájení vlastního systému EOV bude v souladu se stanoviskem O14 č.j. 11545/2016-SŽ-O14. Pro potřebu zvýšeného elektrického příkonu pro EOV se v návrhu zajistí příslušné úpravy v hlavních napájecích bodech a rozvodech nn.
- (b) Ovládání EOV bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče v režimech „automatika“ a „ruční obsluha“ se zapojením do systému dálkového ovládání a diagnostiky za respektování podmínek komunikace podle dokumentu SŽ TS 2/2008-ZSE. Ovládání EOV bude pomocí systému společného s osvětlením, systém umožní dálkový dohled a dálkové i místní ovládání.
- 4.6.2.10 Venkovní osvětlení:
- (a) V ŽST Mladá Boleslav hl.n. bude proveden návrh nového venkovního osvětlení vybraných prostor kolejiště s důrazem na osvětlení pracovních ploch. V železniční stanici bude dále navrženo osvětlení nástupišť včetně přístupových komunikací pro cestující. Návrh osvětlení venkovních železničních prostor bude proveden podle požadavků normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, se sledováním požadavků směrnice SŽ E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SŽ.
- (b) V ostatních železničních stanicích bude v rozsahu navržených kolejových úprav proveden návrh nového venkovního osvětlení vybraných prostor kolejiště s důrazem na osvětlení pracovních ploch. V železničních stanicích bude dále navrženo osvětlení nástupišť včetně přístupových komunikací pro cestující. Návrh osvětlení venkovních železničních prostor bude proveden podle požadavků normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, se sledováním požadavků směrnice SŽ E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SŽ.

- (c) Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatickém/místním se zapojením do systému dálkového ovládání a diagnostiky za respektování podmínek komunikace podle dokumentu SŽ TS 2/2008-ZSE. Ovládání osvětlení bude pomocí systému společného s EOv, systém umožní dálkový dohled a dálkové i místní ovládání.
- (d) V rámci dokumentace budou zpracovány a přiloženy Protokoly o určení venkovního osvětlení dráhy dle předpisu SŽ E11.

4.7 Železniční svršek a spodek

4.7.1 Popis stávajícího stavu

- 4.7.1.1 V ŽST Mladá Boleslav hl.n. je převážná část chotětovského zhlaví po investici z roku 2016 - kolejnice tv. 49E1, betonové pražce B91 a bezpodkladnicové pružné upevnění, výhybky na betonových pražcích. Střední část stanice je původní z roku 1983 - kolejnice tv. S49 na betonových pražcích. Železniční spodek je zanesený nepropustný, nefunkční ke svému stáří. Výhybky, které nejsou po opravě, jsou převážně tv. S49 na dřevěných pražcích. V roce 2016 byla v úseku Ml. Boleslav hl.n. - Ml. Boleslav město v km 14,687-16,847 provedena oprava žel. svršku - výměna kolejnic tv 49E1 třídy R 350 HT, betonové pražce a bezpodkladnicové pružné upevnění. V mezistaničním úseku v km 16,847-18,040 byla v roce 2003 provedena rekonstrukce v rámci investice (zahlobení ŽST Ml. Boleslav město) - výměna kolejnic tv 49E1, pražce betonové B91 a bezpodkladnicové pružné upevnění, výhybky jsou na betonových pražcích.
- 4.7.1.2 Traťový úsek (0901 30) od km 72,752 - 75,375, který spadá pod správu OŘ Hradec Králové, byl v roce 2015 rekonstruován materiálem novým, kolejnice 49 E1, betonové pražce B91S/2 s bezpodkladnicovým upevněním W14 a pružnými svěrkami.

4.7.2 Požadavky na nový stav

- 4.7.2.1 Navržené řešení železničního spodku bude vycházet z archivních rešerší, z orientačního průzkumu, dále z předběžného inženýrskogeologického průzkumu provedeného v rámci zpracování DUR na základě projektu odsouhlaseného předběžného inženýrskogeologického průzkumu.
- 4.7.2.2 V daném úseku je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku s kolejnicemi tvaru 49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V rámci technického řešení bude navrženo využití stávajícího materiálu žel. svršku, při nejmenším toho, který je z roku 2015 či novější.
- 4.7.2.3 V žst. Mladá Boleslav hl.n. bude navržena úprava GPK s cílem eliminace počtu náhlých změn nedostatku převýšení v maximálních hodnotách pro jízdy osobních vlaků.
- 4.7.2.4 Na nové výhybce/ výhybkách v nové odbočce Dalovice požaduje OŘ Hradec Králové zajistit dostatečné odvodnění, betonové pražce, EOv s prodlouženými tyčemi.
- 4.7.2.5 V rámci zpracování DUR bude posouzena a navržena recyklace materiálu vyzískaného ze stávajícího šterkového lože.

4.8 Nástupiště

4.8.1 Popis stávajícího stavu

- 4.8.1.1 V ŽST Ml. Boleslav hl.n. je celkem 8 nástupišť:
- č. I, úrovně, jednostranné vnitřní konstrukce: Tischer,
 - č. II, úrovně, jednostranné vnitřní konstrukce: Tischer
 - č. III, úrovně, jednostranné vnitřní konstrukce: SUDOP T + desky K150

- č. IV, úrovňové, jednostranné vnitřní konstrukce: SUDOP T + desky K145
- č. V, úrovňové, jednostranné vnitřní konstrukce: SUDOP T + desky K145
- č. VI, úrovňové, jednostranné vnitřní konstrukce: sypané
- č. VII, úrovňové, jednostranné vnitřní konstrukce: sypané
- č. VIII, úrovňové, jednostranné vnitřní
- přístup na všechna nástupiště je po přechodech.

4.8.1.2 V ŽST Ml. Boleslav-město je 1 nástupiště:

- č. I, mimoúrovňové, ostrovní SUDOP T + desky K230, přístup po lávce v km 17,466

4.8.2 Požadavky na nový stav

4.8.2.1 Nástupiště budou realizována z nových nástupištních bloků s výškou nástupní hrany 550mm v souladu se zajištěním bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

4.8.2.2 V ŽST Mladá Boleslav hl.n. se předpokládá vybudovat jedno ostrovní nástupiště s podchodem. Konkrétní návrh řešení vzejde ze zpracovaného dopravně technologického posouzení.

4.8.2.3 V ŽST Mladá Boleslav město se předpokládá vybudovat tři ostrovní nástupiště s výtahy a schodišti. Konkrétní návrh řešení vzejde ze zpracovaného dopravně technologického posouzení.

4.9 Železniční přejezdy

4.9.1 Popis stávajícího stavu

4.9.1.1 V řešeném úseku se v oblasti stavebních úprav trati nachází 5 stávajících přejezdů P 2697, P3061, P 4635, P4636 a P 4637.

- Přejezd P 3061 v km 14,435 s PZS 3SBI - PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem,
- Přejezd P 2697 v km 72,692 s PZS 3ZBI - PZS s úplnými závislostmi, se závory, s pozitivním signálem,
- Přejezd P 4635 v km 15,85 s PZS 3SBI - PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem,
- Přejezd P 4636 v km 16,407 s PZS 3ZBI - PZS s úplnými závislostmi, se závory, s pozitivním signálem,
- Přejezd P 4637 v km 16,455 s PZS 3SBI - PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem.

4.9.2 Požadavky na nový stav

4.9.2.1 Přejezdy P4635, P4636 a P4637 budou v souladu s SP zrušeny a nahrazeny mimoúrovňovým křížením.

4.9.2.2 U železničních přejezdů P2697 a P3061 bude oproti podkladové SP přednostně navrženo jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením, a to s ohledem na zpřísnění technických požadavků v novelizované ČSN 73 6380. Zhotovitel navrhne více variant řešení, které zároveň vyhodnotí z technického a územního hlediska. Objednatel následně rozhodne o výsledném řešení.

4.9.2.3 U ostatních přejezdů dotčených stavbou bude prověřena možnost jejich zrušení bez náhrady nebo s náhradou spojovací komunikací.

4.10 Mosty, propustky, zdi

4.10.1 Popis stávajícího stavu

4.10.1.1 V dotčeném úseku (staničení trati Praha hl.n. – Turnov) se nachází 4 propustky v km 72,017; 72,323; 72,675; 72,946 ve správě SMT OŘ Praha.

- Propustek v km 72,017 – od roku výstavby v roce 1989 nebyla provedena rekonstrukce.
 - Propustek v km 73,323 – od roku výstavby v roce 1925 nebyla provedena rekonstrukce.
 - Propustek v km 72,675 – od roku výstavby v roce 1865 nebyla provedena rekonstrukce.
 - Propustek v km 72,946 – od roku výstavby v roce 1974 nebyla provedena rekonstrukce.
- 4.10.1.2 Ve správě OŘ Hradec Králové se v uvedeném úseku nacházejí mosty km 73,566, 74,203, 75,282 a propustky km 73,375, 74,383, 74,723 a 75,270.
- 4.10.1.3 V dotčeném úseku (staničení trati Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka) se nachází 4 mosty v km 15,015; 15,288; 15,910; 16,254 a 1 propustek v km 15,092. Dále se zde nachází zdi: opěrné (3) v km 15,230-15,279; 15,292-15,368; 15,592-15,808 a zárubní (7) v km 16,824-16,835; 16,824-16,850; 16,840-17,320; 16,850-17,000; 17,000-17,320; 17,320-17,830; 17,320-18,000.
- Most v km 15,015 – výstavba v roce 1972. V roce 2010 proběhla oprava zahrnující částečné spárování, injektáž křídel, přízdění křídla u OP 02 vlevo, nástřik torkretu.
 - Most v km 15,288 – v roce 2018 proběhla celková rekonstrukce mostu.
 - Most v km 15,910 – most o dvou polích (rozpětí 66,50 m a 21,20 m) převádějící železniční trať přes řeku Jizeru a inundaci. Konstrukce K01 - ocelová trámová příhradová konstrukce s horním parabolickým pasem a dolní mostovkou. Celková délka konstrukce K01: 67,0 m, rozpětí 66,50 m. Konstrukce K02 – ocelová trámová plnostěnná konstrukce s dolní mostovkou. Celková délka konstrukce K02: 21,70 m, rozpětí: 21,20 m. Nosné konstrukce jsou uloženy pomocí ocelových vahadlových (válcových a stolicových) ložisek na kamenné spodní stavbě s pravidelným řádkováním. Stavební stav mostu je hodnocen stupněm 2/1 dle předpisu SŽ S5 Správa mostních objektů. Výstavba v roce 1904. V roce 1998 proběhla rekonstrukce zahrnující zlepšení prostorové průchodnosti na mostě.
 - Propustek v km 15,092 – od roku výstavby v roce 1904 nebyla provedena rekonstrukce.
 - Most v km 16,254 – od roku výstavby v roce 1997 nebyla provedena rekonstrukce.
- 4.10.2 Požadavky na nový stav
- 4.10.2.1 U všech mostních objektů a opěrných zdí musí být stanovena zatížitelnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S 30135/2015-O13) a prokázána přechodnost traťové třídy D4/120 a D2/160. U stávajících objektů ve fázi ZP lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A“. Ve fázi DUR musí být zatížitelnost u stávajících objektů stanovena v kategorii „C“.
- 4.10.2.2 U všech mostních objektů a zdí bude již ve fázi ZP zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu nebo zdi.
- 4.10.2.3 Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.
- 4.10.2.4 Z hlediska mostů jsou tratě zařazeny dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 2. třídy tratí.

- 4.10.2.5 Bude navržena rekonstrukce veškerých zdí v rozsahu stavby (i výše neuvedených). Předpokládá se kompletní sanace, ev. nové římsy, zábradlí atp.
- 4.10.2.6 Na nových či rekonstruovaných mostních objektech s ložisky, u nichž bude dosaženo 80 % a více největší přípustné dilatující délky podle Tab. 1 dílu XII předpisu SŽDC S3, musí být prověřeno spolupůsobení koleje a mostu (interakce, posouzení prvků železniční konstrukce, uložení, ...). Toto se týká mostních objektů s nepřerušenou bezстыkovou kolejí, případně mostů s více dilatujícími nosníky, kde budou kolejnice svařeny do větší délky přes tyto nosníky (Tab. 1, případy 2, 3 a 4). U konstrukcí v Tab. 1 neuvedených stanoví další postup O13.
- 4.10.2.7 V Dokumentaci DUR budou provedeny veškeré průzkumy potřebné pro vypracování DUR a potřebných statických přepočtů pro stanovení zatížitelnosti v kategorii „C“.
- 4.10.2.8 Bude provedeno 2D hydrotechnické posouzení území v oblasti kolem mostů v ev. km 15,910 a 16,254. Návrh mostních objektů v tomto území bude vycházet ze závěrů tohoto posouzení.

4.11 Ostatní objekty

- 4.11.1 Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.

4.12 Pozemní stavební objekty

4.12.1 Popis stávajícího stavu

- 4.12.1.1 **Dopravní Mladá Boleslav město:** v roce 2000 byla dráha zahloblena z důvodu velké dopravní vytiženosti při přepravě automobilů ze závodu ŠA. Bylo zbudováno ostrovní nástupiště se dvěma hranami, zbudován bezbariérový přístup (výtah) a informační systém. K příchodu k vlakům slouží nadchod a železobetonové schodiště na nástupiště. Konstrukce zastřešení ostrovního nástupiště a schodiště na nadchod je z nosných ocelových prvků, s krytinou z polykarbonátových prvků. Železniční zastávka je vybavena mobiliářem. Nachází se v blízkosti automobilky ŠA. Vlakové a autobusové nádraží jsou zde propojeny do dopravního terminálu. Technický stav odpovídá stáří objektu. V současné době je předáno staveniště (15. 11. 2019 den předání) pro investiční akci Stavební správy západ „Vybudování výtahu v ŽST Mladá Boleslav město včetně demolice plošiny“. Akce zahrnuje: SO výtahová šachta vč. demolice plošiny, sanace lávky a schodiště, zastřešení lávky a schodiště, úprava rozvodů a osvětlení a PS osobní výtah a kamerový systém vč. dálkové diagnostiky.
- 4.12.1.2 **Výpravní budova ŽST Mladá Boleslav hl.n., IC 6000388880:** objekt byl vystavěn v 19. století. Dodnes slouží v původním stavu. Objekt je zchátralý a ve špatném technickém stavu. V současné době probíhá výběrové řízení na zhotovitele DUSP a PDPS: „Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Mladá Boleslav hl.n.“ Investor stavby: Správa železnic, státní organizace, SS západ, předpokládaný termín realizace: 05/2022 – 11/2023.
- 4.12.1.3 **Mladá Boleslav hl.n. administrativní budova SZ IC 6000326522:** jedná se o přízemní zděnou přístavbu stojící na pozemku p.č. 571/5, k objektu ve vl. ČD, a.s., stojícího na pozemku st.91 vše v k.ú. Čejetice u Mladé Boleslavi. Zastavěná plocha objektu činí 196 m². V objektu se nachází kanceláře, technologie a sociální zařízení. Objekt je v zastaralém stavu. Objekt není zapsán v KN.
- 4.12.1.4 **Sklad IC 6000388281 Mladá Boleslav hl.n.:** přízemní zděný objekt s obestavěným prostorem 15 m³. Objekt je ve zchátralém stavu.

- 4.12.1.5 **Mladá Boleslav hl.n. SO, č.p. 48 vč. objektu strážního domku č.p. 334, IC 6000329022:** jedná se o 2 objekty na sebe přiléhající - přízemní zděný objekt strážního domku s podkrovím a sedlovou střechou s krytinou z eternitových šablon a přilehlý patrový zděný objekt bývalého okrsku. Objekty mají zastavěnou plochu 640 m². Vnější omítka je březolitová. Okna jsou špaletová dřevěná a dveře dřevěné. Objekt je užíván pracovníky správy tratí.. Objekt strážního domku je prázdný.
- 4.12.1.6 **Samostatně stojící patrový zděný objekt IC 6000315769, sklad SO Mladá Boleslav hl.n.** náležející k okrsku. Byl vystavěn v roce 2005. Objekt je po částečné opravě. V roce 2019 byla provedena nová krytina zastřešení, výměna klempířských prvků, byla provedena výměna oken.
- 4.12.1.7 **Mladá Boleslav hl.n. truhlárna IC 6000329023:** jedná se o přízemní zděný objekt přilehlý objektu bývalého stavebního oddílu. V současné době je štítová stěna neupravena po odbourané přístavbě. Sklad slouží potřebám Správy tratí, SŽ.
- 4.12.2 Požadavky na nový stav
- 4.12.2.1 **Dopravna Mladá Boleslav město:** technické řešení, rozsah nástupišť, zastřešení bude vycházet z SP P-MB-L.
- 4.12.2.2 **Výpravní budova ŽST Mladá Boleslav hl.n., IC 6000388880:** V rámci schváleného záměru projektu byla provedena úvaha srovnávající dvě základní řešení, kterými by mohlo být dosaženo optimálního stavu budovy. Výsledkem této úvahy, je zvolení varianty, která situaci řeší výstavbou nové výpravní budovy. Do objektu nové VB bude přemístěno obslužné pracoviště dispečerů a výpravních pro ŘP (dopravní kancelář) včetně jejich zázemí. Dále do objektu nové VB budou situovány prostory pro správcovské a provozní složky SŽ a technologické prostory pro postupnou implementaci zařízení v souvislosti s realizací infrastrukturních staveb SŽ. V nové VB je počítáno s prostory pro budoucí technologie, které budou postupně naplňovány novým zařízením zabezpečovací techniky v rámci realizace dalších investic SŽ v regionu. Jedná se o místnost ústředny pro zabezpečovací zařízení, doplnění dalších technologií DOZ; místnosti pro zdroje; místnosti pro sdělovací a přenosová zařízení; zázemí pro pracovníky udržujících složek – min. místnost na uložení a studium dokumentace a činností spojených s údržbou a správou zařízení, příruční sklad. Výbava odpovídající typu funkčního prostoru, zabezpečení EZS. Z tohoto důvodu je třeba zajistit koordinaci se stavbou „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl.n.“. To zejména ve smyslu implementace nových technologií tak, aby nedošlo k jejich montáži do objektu VB, který bude demolován a nahrazen novým. V případě, že realizace stavby „Rekonstrukce traťového úseku Mladá Boleslav město (včetně) - Mladá Boleslav hl. n. (včetně)“ bude časově předcházet stavbu „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl.n.“, musí být zvoleno vhodné provizorní řešení, které následně umožní jednoduché přemístění technologií z tohoto provizorního stavu do nové VB.
- 4.12.2.3 **Mladá Boleslav hl.n. administrativní budova SZ IC 6000326522:** po realizaci stavby „Rekonstrukce traťového úseku Mladá Boleslav město (včetně) - Mladá Boleslav hl.n. (včetně)“ bude objekt zřejmě prázdný. Prověřit postradatelnost objektu, zajistit případné odstranění objektu.
- 4.12.2.4 **Sklad IC 6000388281 Mladá Boleslav hl.n.:** objekt je postradatelný, v rámci akce provést demolici.
- 4.12.2.5 **Mladá Boleslav hl.n. SO, IC 6000329022:** V rámci zpracování ZP bude prověřena objemová optimalizace objektu ve spolupráci se správcem objektu (OŘ Praha) a v návaznosti na ostatní připravované investiční akce v lokalitě.

- 4.12.2.6 **Objekt strážního domku č.p. 334 Mladá Boleslav hl.n.:** bude prověřena postradatelnost objektu a v případě kladného vyjádření zajistit případné odstranění stavby.
- 4.12.2.7 **Mladá Boleslav hl.n. truhlárna IC 6000329023:** prověřit postradatelnost objektu, zajistit případné odbourání objektu.
- 4.12.2.8 Prověřit možnost sestěhování zaměstnanců SŽ vykonávajících činnost v areálu ŽST Mladá Boleslav hl.n. do logických celků. Zbudovat pro zaměstnance technické a hygienické zázemí a vyčistit areál od nepotřebných skladů a zchátralých objektů ve vazbě na investiční akci Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl.n
- 4.12.2.9 Na dalších místech podle potřeb technologií (pro PZS, DAK atd.) bude postaven nový technologický bezobslužný objekt.
- 4.12.2.10 Objekty kolidující se stavbou budou odstraněny.
- 4.12.2.11 S postradatelným majetkem bude nakládáno v souladu s dokumentem „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“, kapitolou č. 4, odstavcem č. 14 - Postup nakládání s nepotřebnými nemovitostmi.
- 4.12.2.12 Součástí stavby bude též mobiliář, úpravy oplocení a orientační systém. Orientační systém a mobiliář bude ve všech železničních stanicích navržen nově podle aktuálně platných předpisů.
- 4.12.2.13 Návrh zastřešení bude v DUR zpracován dle Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 v platném znění dle části E2 v podrobnostech a rozsahu dle E1.4.

4.13 Geodetická dokumentace

- 4.13.1 Objednavatel prostřednictvím SŽG Praha dodá dostupné geodetické a mapové podklady do hranice dráhy. Tyto geodetické a mapové podklady budou splňovat TKP staveb státních drah v souladu s přílohou č. 1 Směrnice GR SŽ Č.11/2006 části I. 3 Geodetické a mapové podklady.
- 4.13.2 Dokumentace Zhotovitelem doplněných geodetických a mapových podkladů bude Objednateli předána nejen jako úplné geodetické a mapové podklady (VTP/DOKUMENTACE/01/20, odst. 10.3.5.1), ale i v samostatném vyhotovení.
- 4.13.3 Odstavec 10.3.4.14 VTP/DOKUMENTACE/01/20 se ruší je nahrazen odst. 4.13.4 těchto ZTP.
- 4.13.4 **Majetkoprávní agenda** bude vedena v majetkoprávní aplikaci, kterou zajišťuje, provozuje a spravuje Objednatel.
- 4.13.4.1 Zhotovitel je povinen majetkoprávní aplikaci využívat pro evidenci stavu řešení všech majetkoprávních případů, které bude s jednotlivými vlastníky pozemků projednávat. V majetkoprávní aplikaci budou vedeny všechny smluvní případy v jejich okamžitém aktuálním stavu, se záznamem veškeré komunikace s vlastníky (vč. e-mail komunikace, telefonické hovory apod.), včetně doplňování všech dalších dokumentů (např. průvodních dopisů), které se k jednotlivým smluvním případům budou vázat.
- 4.13.4.2 Zhotovitel bude do aplikace ukládat data ze znaleckých posudků a budou do ní uloženy naskenované či elektronické verze znaleckých posudků.
- 4.13.4.3 Zhotovitel bude aplikaci využívat pro generování vybraných typů smluvních dokumentů. Obsah vedené dokumentace k jednotlivým smluvním případům bude obsahovat i všechny potřebné informace, podklady a dokumenty potřebné k případnému zahájení vyvlastňovacího řízení minimálně v rozsahu dle § 18 zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), v platném znění.
- 4.13.4.4 Zhotovitel bude svolávat pravidelné kontrolní porady týkající se majetkoprávního vypořádání.

- 4.13.4.5 Zhotovitel do aplikace uloží všechny uzavřené smlouvy včetně GP v elektronické podobě a dále v souladu s ust. § 5, odst. 1, zákona č. 340/2015 Sb. o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), v platném znění, v elektronickém obrazu textového obsahu smlouvy v otevřeném a strojově čitelném formátu.
- 4.13.4.6 Zhotovitel zahájí majetkoprávní vypořádání na základě uzavřené SOD, resp. v termínu uvedeném v SOD. Objednatel po podpisu SOD předá Zhotoviteli přístupová práva k majetkoprávní aplikaci.
- 4.13.5 V případě, že nově navrhovaný projekt je v blízkosti hranice drážního pozemku, bude nutné provést přesné určení hranice. Toto přesné určení je plně v kompetenci geodeta zhotovitele, který musí užít takových postupů a zajistit si potřebné podklady včetně podkladů z dokumentace SŽG, aby zaručil přesné určení hranice dotčených pozemků v terénu v souladu s platnými zákony pro zeměměřictví ve spolupráci s ÚOZI objednatele stavby.

4.14 Životní prostředí

- 4.14.1 Posouzení vlivu na krajinný ráz – posouzení bude zpracováno v souladu s § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a dle metodiky Posouzení navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička, 2004).
- 4.14.2 V Dokumentaci ve stupni DUR bude uvedena nutnost zpracování havarijního a povodňového plánu v dalším stupni dokumentace. Upozorňujeme, že stavba zasahuje do aktivní zóny záplavového území a záplavového území pro Q100 vyhlášených na řece Jizera.
- 4.14.3 Zhotovitelem bude požádáno o odůvodněné stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, které bude ihned po obdržení předáno Objednateli. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit NATURA 2000 v okolí stavby a textový popis lokalit NATURA 2000, včetně uvedení jejich vzdálenosti od stavby.
- 4.14.4 Na základě odůvodněného stanoviska dle § 45i Zhotovitel požádá příslušný orgán ochrany přírody o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.
- 4.14.5 Na základě stanoviska podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., podrobně zpracovaných částí DUR a odborných studií bude zpracováno oznámení záměru v rozsahu dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Oznámení bude obsahovat podrobné odůvodnění výběru konkrétní varianty.
- 4.14.6 Přílohami oznámení záměru budou výše uvedené odborné studie, které jsou požadovány jako součást dokumentace pro územní řízení, a dále vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), zde především článek č. 4 (7) a rovněž vyhodnocení odolnosti stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí.
- 4.14.7 Vzhledem k tomu, že stavba naplňuje dikci záměru Kategorie I zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, tj. posuzovaného vždy, bude zpracována dokumentace dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.
- 4.14.8 Dokladová část bude obsahovat kapitulu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části. Zde budou řazena následující vyjádření: stanovisko k lokalitám NATURA 2000, vyjádření k EIA, stanovisko ke kácení, stanovisko o zásahu do VKP, výjimky, atp.
- 4.14.9 Dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. bude v DUR zpracován podklad pro vydání závazného stanoviska, včetně úplného popisu všech případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko EIA. Tyto změny budou s předstihem zaslány na SSZ

systémovému specialistovi pro oblast ŽP k připomínkám, následně potvrzeny hlavním inženýrem projektu a doplněny notifikovaným vyjádřením autorizované osoby dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. Žádost o verifikační stanovisko k DUR bude podána prostřednictvím Objednatele v součinnosti se systémovým specialistou životního prostředí.

- 4.14.10 Nakládání se srážkovými vodami bude řešeno v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, Konceptí ochrany před následky sucha pro území České republiky a Národním akčním plánem adaptace na změnu klimatu.

5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

- 5.1.1 Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:
- O případné požadavky na výluky kolejí pro geotechnický průzkum musí být žádáno nejdéle 120 dní před samotnou realizací výluky. Tyto výluky pro geotechnický průzkum je možné realizovat pouze o víkendech, nebo státních svátcích
- 5.1.2 V případě, že nedojde k dohodě s městem Mladá Boleslav a nebude zajištěno souhlasné stanovisko k návrhu Dalovické spojky, budou projekční práce ukončeny tak, aby dále nepokračovaly ve stupni DUR.
- 5.1.3 Doprovodná dokumentace vypracovaná ve fázi ZP bude minimálně zpracována v rozsahu:
- technická zpráva s popisem rozhodujících SO a PS
 - dopravní technologie dle čl. 4.2
 - celková situace 1:10 000 s vyznačením rozhodujících SO a PS
 - situace železničních stanic 1:1 000;
 - dopravně technologické schéma se zakreslením poloh všech proměnných návěstidel;
 - posouzení náhrad přejezdů v rozsahu podle SM 86,
 - stanovení investičních nákladů pro potřeby aktualizace EH.
- 5.1.4 V ZP bude v kapitole „Požadavky na technické řešení“ podkapitola s názvem „Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS), která bude obsahovat:
- základní technické řešení obsahující stručný výčet prvků ITS stručně popisující použitou technologii, místo realizace a zahrnující definovaná komunikační rozhraní;
 - vazba projektu na nadřazené systémy ITS;
 - stručný popis zajištění provozu včetně organizačních vazeb;
 - zhodnocení, zda se jedná o novou výstavbu nebo o doplnění prvků ITS;
 - využití infrastruktury nebo sdílení některých aplikací ITS;
 - požadavky na přenosovou síť včetně uvedení základní specifikace její kapacity.
- 5.1.5 Ekonomické hodnocení a náklady
- 5.1.5.1 Investiční náklady v Záměru projektu budou stanoveny dle aktuálního „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“ v technické podrobnosti z SP P-MB-L a pro technické řešení upřesněné v rámci Záměru projektu. Veškeré změny musí být zdůvodněny.
- 5.1.5.2 Ekonomické hodnocení vychází ze Studie proveditelnosti Praha - Mladá Boleslav – Liberec. Zhotovitel poskytne součinnost zpracovateli aktualizace ekonomického hodnocení. Aktualizace EH SP P-MB-L pro celý soubor souvisejících staveb Mladoboleslavska bude zajištěna objednatelům v rámci samostatné zakázky.
- 5.1.5.3 Souhrnný rozpočet bude zpracován dle platné směrnice č. 20 a bude respektovat vývoj inflace podle pokynů Objednatele v době dokončování DUR.

6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 6.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým dokumentům a vnitřním předpisům na svých webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“ (<https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitri-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy>)

Pokud je dokument nebo vnitřní předpis veřejně dostupný je umožněno jeho stažení. Ostatní dokumenty a vnitřní předpisy jsou poskytovány v souladu s právními předpisy na základě podané žádosti na níže uvedených kontaktech:

Správa železnic, státní organizace
Centrum telematiky a diagnostiky
Oddělení dokumentace a distribuce tiskových materiálů
Jeremenkova 103/23
779 00 Olomouc

nebo e-mail: **typdok@tudc.cz**

kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782
Ceníky: <https://typdok.tudc.cz/>

7. PŘÍLOHY

- 7.1.1 Manuál struktury a popisu dokumentace
- 7.1.2 Vzory Popisového pole a Seznamu
- 7.1.3 Variantní návrh trasování Dalovické spojky