

28.06.2013



VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

±0,000 = xxx,xx m n. m.

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01		
02		
03		

Objednatel:



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

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. Pavol Bartoš

Garant profese:

-

Středisko:

201 - středisko železničních tratí a uzlů

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
Ing. Jiří Syrový	Ing. Pavol Bartoš	Ing. Pavol Bartoš	Ing. Pavol Bartoš

Název akce:

**Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav,
1. stavba**

Číslo smlouvy:

12 362 201

Projektový stupeň:

Přípravná dokumentace

Část:

A.

Datum:

červen 2013

Číslo části:

-

Název přílohy:

Průvodní zpráva

Měřítko:

Počet formátů:

45 x A4

Číslo přílohy:

-

SUDOP PRAHA a.s.
Projektová, inženýrská a konzultační firma
Středisko 201 - žel. tratí a uzlů

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

STAVBA: **Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba**

STUPEŇ DOKUMENTACE: **Přípravná dokumentace stavby (PD)**





Obsah:

1.	Úvodní údaje.....	9
2.	Charakteristika území a stavebního pozemku.....	11
2.1	Údaje o vydané územně plánovací dokumentaci.....	12
2.2	Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací	12
2.2.1	<i>Soulad s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování</i>	<i>12</i>
2.2.2	<i>Údaje o dodržení obecných požadavků na využití území.....</i>	<i>13</i>
2.3	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů.....	13
2.3.1	<i>Požadavky dotčených orgánů</i>	<i>13</i>
2.3.2	<i>Seznam výjimek a úlevových řešení</i>	<i>13</i>
2.4	Napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	14
2.4.1	<i>Napojení na dopravní infrastrukturu</i>	<i>14</i>
2.4.2	<i>Napojení na stávající síť technického vybavení</i>	<i>14</i>
2.5	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika.....	14
2.5.1	<i>Geomorfologie</i>	<i>14</i>
2.5.2	<i>Geologie</i>	<i>14</i>
2.5.3	<i>Tektonika</i>	<i>15</i>
2.5.4	<i>Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin a sesuvná území</i>	<i>15</i>
2.5.5	<i>Hydrogeologie.....</i>	<i>15</i>
2.5.6	<i>Geotechnické poměry</i>	<i>16</i>
2.6	Poloha vůči záplavovému území	17
2.7	Dotčené pozemky	17
2.8	Přístup na staveniště	18
2.9	Zajištění vody a energií po dobu výstavby	18
2.9.1	<i>Voda.....</i>	<i>18</i>
2.9.2	<i>Elektrická energie</i>	<i>18</i>
2.9.3	<i>Kanalizace.....</i>	<i>19</i>
2.9.4	<i>Telefon</i>	<i>19</i>
3.	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	19
3.1	Účel užívání stavby	19
3.2	Trvání stavby.....	19



3.3	Charakter stavby	19
3.4	Etapizace výstavby	20
3.5	Údaje o dotčené železniční dráze	20
3.6	Projektované kapacity stavby	20
3.7	Údaje o ochraně stavby	21
3.8	Údaje o dodržení technických požadavků na stavby	21
3.8.1	<i>Technické požadavky</i>	21
3.8.2	<i>Obecné technické požadavky na bezbariérové užívání stavby</i>	22
3.9	Údaje o splnění požadavků	22
3.9.1	<i>Dotčené orgány</i>	22
3.9.2	<i>Jiné požadavky</i>	22
3.10	Seznam výjimek a úlevových řešení	23
4.	Orientační údaje stavby	23
4.1	Základní údaje o kapacitě stavby	23
4.2	Celková bilance nároků stavby	25
4.2.1	<i>Energetická bilance</i>	25
4.3	Celková spotřeba vody	26
4.4	Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod	26
4.5	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě. 26	
4.6	Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě 26	
5.	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	26
6.	Přehled výchozích podkladů	27
6.1	Závazné podklady k provedení díla	27
6.1.1	<i>Zadávací dokumentace v rozsahu:</i>	27
6.2	Ostatní výchozí podklady	27
7.	Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami	28
8.	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	30
9.	Zdůvodnění stavby a jejího umístění	33
9.1	Zdůvodnění nezbytnosti stavby	33



9.2	Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby	33
9.3	Zdůvodnění umístění stavby.....	34
9.4	Orientační náklady stavby	34
10.	Členění přípravné dokumentace	34
10.1	Členění přípravné dokumentace	37
10.2	Obsah přípravné dokumentace	37
10.3	Rozsah přípravné dokumentace	41
11.	Použité zkratky.....	45





1. ÚVODNÍ ÚDAJE

Údaje o stavbě

Název stavby:	Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba								
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace stavby (PD) dle Směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006								
Charakter stavby:	Liniová stavba								
Číslo ISPROFIN:	327 321 4901								
Číslo ISPROFOND:	521 372 0005								
Číslo SoD objednatele:	E618-S-0756/2012/Ma								
Číslo SoD zhotovitele:	12 362 201								
Charakter stavby:	Revitalizace a optimalizace železniční trati (rekonstrukce)								
Druh stavby:	Liniová stavba								
Kategorie dráhy:	Celostátní dráha								
Traťový úsek:	Železniční dopravní: žst. Luštěnice, žst. Dobrovice, výhybna Bezděčín, žst. Mladá Boleslav hl.n. (vše mimo traťové úseky)								
Region:	Středočeský								
Krajský úřad:	Středočeský kraj								
Městský úřad:	Mladá Boleslav								
Obecní úřady:	Luštěnice, Kosořice, Dobrovice, Vinařice u Dobrovice, Nepřevázka, Mladá Boleslav, Vinec, Krnsko, Jizerní Vtelno, Hrušov, Chotětov								
Katastrální území:	k.ú. Újezd u Luštěnic, k.ú. Dobrovice, k.ú. Bezděčín u Mladé Boleslavi, k.ú. Chrást u Mladé Boleslavi, k.ú. Vinec, k.ú. Čejetice u Mladé Boleslavi, k.ú. Mladá Boleslav, k.ú. Luštěnice, k.ú. Voděrady u Luštěnic, k.ú. Vinařice u Dobrovice, k.ú. Sýčina, k.ú. Nepřevázka								
Začátek stavby:	žst. Luštěnice km 16,413 ve staničení trati č. 071 Nymburk – Mladá Boleslav (s přesahem technologických profesí do žst. Nymburk)								
Konec stavby:	žst. Mladá Boleslav hl.n. km 72,765 ve staničení trati č. 070 Praha - Turnov (s přesahem technologických profesí do žst. Chotětov – trať č. 070 směr Praha a směrem na žst. Mladá Boleslav město – trať č. 064 Mladá Boleslav - Stará Paka a směrem na žst. Bakov nad Jizerou – trať č. 070)								
Srovnání staničení tratí:	cca km 29,420 trati Nymburk – Mladá Boleslav = km 71,800 trati Praha - Turnov; cca km 72,780 trati Nymburk – Mladá Boleslav = km 14,500 trati Mladá Boleslav - Stará Paka								
Rozsah úseku stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“:	<table> <tr> <td>❖ Žst. Luštěnice</td><td>km 16,413 – 17,460</td></tr> <tr> <td>❖ TÚ Luštěnice – Dobrovice</td><td>km 17,460 – 20,992</td></tr> <tr> <td>❖ Žst. Dobrovice</td><td>km 20,992 – 21,905</td></tr> <tr> <td>❖ TÚ Dobrovice – Bezděčín</td><td>km 21,905 – 24,794</td></tr> </table>	❖ Žst. Luštěnice	km 16,413 – 17,460	❖ TÚ Luštěnice – Dobrovice	km 17,460 – 20,992	❖ Žst. Dobrovice	km 20,992 – 21,905	❖ TÚ Dobrovice – Bezděčín	km 21,905 – 24,794
❖ Žst. Luštěnice	km 16,413 – 17,460								
❖ TÚ Luštěnice – Dobrovice	km 17,460 – 20,992								
❖ Žst. Dobrovice	km 20,992 – 21,905								
❖ TÚ Dobrovice – Bezděčín	km 21,905 – 24,794								



❖ Výh. Bezděčín	km 24,794 – 25,643
❖ TÚ Bezděčín – Mladá Boleslav	km 25,643 – 29,375
❖ Žst. Mladá Boleslav, hl.n.	km 29,375 - 72,765
❖ Ml. Boleslav – Chotětov	km 60,650 – 71,600
❖ Ml. Boleslav – Bakov	km 72,765 – 72,811
❖ Ml. Boleslav - Ml. Boleslav město	km 72,765 – 14,696

Datum zpracování dokumentace: červen 2013

Údaje o žadateli

Zadavatel (investor):

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

IČO: 70994234

DIČ: CZ 70994234

Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384.

Zastoupená zmocněnou zastupující organizací:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

Ústřední orgán investora: Ministerstvo dopravy ČR

Údaje o zpracovateli dokumentace

SUDOP PRAHA a.s.

Olšanská 1a

130 80 Praha 3

IČO: 25793349

DIČ: CZ 25793349

Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka č. 6080.

Hlavní inženýr projektu: Ing. Pavol Bartoš - autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby - ID00
č. 0010418

Garanti profesí:

Ing. Kateřina Hladká Ph.D. IVOO - stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství č. 0009344
autorizace dle zákona č.100/2001 Sb. Č.j. rozhodnutí o prodloužení
autorizace: 34743/ENV/10 Č.j. osvědčení/rozhodnutí o udělení
autorizace: 10606/ENV/06

RNDr. Petr Vitásek IGOO - geotechnika č. 0004865



Ing. Jiří Fulín	úředně oprávněný zeměměřický inženýr, Položka seznamu ČÚZK č. 2485/10 v rozsahu podle §13, odst. 1, písm. c) zákona č. 200/1994 Sb., v platném znění.
Ing. Martin Kašpar	IVOO - stavby vodního hospodářství č. 0008485
Ing. Martin Raibr	ITOO - technologická zařízení staveb č. 0009389
Ing. Miroslav Nezkusil	ITOO - technologická zařízení staveb č. 0009357
Ing. Pavol Bartoš	IDOO - dopravní stavby č. 0010418
Ing. Stanislav Jaroš	IDOO - dopravní stavby č. 0401370
Ing. Vladimír Koníček	IDOO - dopravní stavby č. 0009887
Ing. Martin Nápravník	IPOO - pozemní stavby č. 0007925
Aleš Budský	TTOO - technologická zařízení staveb č. 0009456
Jan Rampas	THOO – požární bezpečnost staveb č. 0001340
Ing. Jiří Zákravský	IDOO - dopravní stavby č. 0000479

2. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ má charakter liniové železniční stavby. V místech stavebních úprav (v dopravnách) má charakter rekonstrukce a modernizace, jinak pouze revitalizace (technologického vybavení) a optimalizace (stavebně) železniční trati.

Údaje o umístění stavby

Stavba se obecně nachází jak v městské zástavbě nebo se jí pouze dotýká, tak i mimo zastavěná území (vesměs traťové úseky mezi dopravnami), a je vedena na stávajícím tělese dráhy na náspech, v zářezech nebo v úrovni okolního terénu, příp. na umělých stavbách, ležících na pozemcích určených pro umístění dráhy.

Konkrétně v jednotlivých dopravnách a úsecích mezi nimi:

- ⇒ Žst. Luštěnice: mimo obec, v industriální zóně, v blízkosti několika obytných domů
- ⇒ Traťový úsek Luštěnice – Voděradý: kompletně v extravilánu, vesměs v blízkosti zemědělsky využívaných ploch
- ⇒ Zast. Voděradý: na okraji obce Voděradý, mimo zastavěnou oblast
- ⇒ Traťový úsek Voděradý - Dobrovice: kompletně v extravilánu, vesměs v blízkosti zemědělsky využívaných ploch a Svárovského rybníka
- ⇒ Žst. Dobrovice: mimo obec, v extravilánu u komunikace III. třídy č. 2756
- ⇒ Traťový úsek Dobrovice - Nepřevázka: kompletně v extravilánu, vesměs v blízkosti zemědělsky využívaných ploch
- ⇒ Zast. Nepřevázka: na okraji obce Voděradý, mimo zastavěnou oblast
- ⇒ Traťový úsek Nepřevázka - Bezděčín: kompletně v extravilánu, vesměs v blízkosti zemědělsky využívaných ploch



- ⇒ Výh. Bezděčín: mimo obec Bezděčín, v extravilánu
- ⇒ Traťový úsek Bezděčín – Mladá Boleslav: za výh. Bezděčín trať mimoúrovňově křížuje rychlostní komunikaci R10 (silniční most), je paralelně vedená místní komunikace, za kterou se nachází cca 500 dlouhá zástavba rodinných domů a industriálních objektů, dále pokračuje mírně zalesněnou oblastí až k místní části města Mladá Boleslav, Neuberka, kterou okrajově míjí a po překonání vodního toku Jizera se zaostává do žst. Mladá Boleslav, hl.n.
- ⇒ Žst. Mladá Boleslav, hl.n.: situována z jedné strany k mírně zalesněné oblasti a z druhé k industriální zóně
- ⇒ Ostatní úseky s přesahem technologických profesí přes hranice stavby jsou vedeny na stávajícím drážním tělese, stavební činnost se zde neuvažuje (Mladá Boleslav, hl.n. ve směru na Chotětov, Mladou Boleslav město a Bakov nad Jizerou).

Stavba ležící na území Středočeského kraje, prochází územím obcí Luštěnice, Kosořice, Dobrovice, Vinařice u Dobrovice, Nepřevázka, Mladá Boleslav, Vinec, Krnsko, Jizerní Vtelno, Hrušov a Chotětov.

Rozhodující stavební činnost bude probíhat na pozemcích dráhy, které leží v katastrálních územích Újezd u Luštěnic, Dobrovice, Bezděčín u Mladé Boleslavi, Chrást u Mladé Boleslavi, Vinec, Čejetice u Mladé Boleslavi, Mladá Boleslav, Luštěnice, Voděradky u Luštěnic, Vinařice u Dobrovice, Sýčina a Nepřevázka.

Stavba až na výše popsané nijak nezmění dosavadní využití a zastavěnost území.

2.1 ÚDAJE O VYDANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ je dle dokumentu OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY O ZÁSADÁCH ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE (ZÚR SK), který vydalo dne 19. prosince 2011 Zastupitelstvo Středočeského kraje (ve smyslu ustanovení § 7 odst. 2 písm. a) zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, za použití ustanovení § 36 odst. 4 zákona č.183/2006 Sb., v souladu s ustanoveními § 171 až 174 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a dále v souladu s ustanovením § 6 a § 23 a Přílohy č. 4 a Přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti) vedena v území ve stopě Koridoru železniční trati č.071 v úseku Nymburk - Mladá Boleslav.

Zastupitelstvo Středočeského kraje rozhodlo o vydání ZÚR SK dne 19. 12. 2011 usnesením č. 4-20/2011/ZK. ZÚR SK byly vydány formou opatření obecné povahy dne 7. 2. 2012. Dle § 187 odst. 3 stavebního zákona nahrazují ZÚR SK pořízené a schválené územní plány velkých územních celků. ZÚR SK nabýly účinnosti dne 22. února. 2012.

2.2 ÚDAJE O SOULADU ZÁMĚRU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

2.2.1 SOULAD S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ tvoří v rámci současných investičních možností investora a též jako reakce na potřeby dopravců i správců trati mezistav k plánovanému zdvoukolejnění úseku Nymburk - Mladá Boleslav, nepřekračuje rámec Koridoru železniční trati č.071 v úseku Nymburk - Mladá Boleslav, a tudíž je v souladu se ZÚR SK.



2.2.2 ÚDAJE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Plochy drážní dopravy zahrnují obvod dráhy, dále pozemky zařízení pro drážní dopravu, například stanice, zastávky, nástupiště a přístupové cesty, provozní budovy a pozemky dep, opraven, vozoven, překladišť a správních budov. Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ se, jak je popsáno v předešlé kapitole, nachází v území určeném pro doprání infrastrukturu, nemění charakter využití území, a tak není potřeba samostatně vymezovat v území, potažmo územně plánovacích dokumentech, nové plochy dopravní infrastruktury.

2.3 ÚDAJE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ

2.3.1 POŽADAVKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ

Požadavky dotčených orgánů státní správy jsou přehledně dokladované v části dokumentace H.3 Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy. Zde jsou uvedeny údaje o jejich splnění.

- 1) Dopisem č.j.: 2076/ENV/13 a č.j.: 2154/ENV/13 ze dne 20.2.2013 MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence potvrdilo, že záměry „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ a „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“ v případě zachování uvedených parametrů nejsou významnou změnou záměru oproti stávajícímu stavu, a proto záměry nepodléhají posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Parametry intenzity dopravy předložené MŽP vyplynuly ze zadání a jsou tedy v dokumentaci dodrženy.

- 2) Dopisem č.j.: 036890/2013/KUSK ze dne 5.3.2013 Krajský úřad Středočeského kraje, odbor regionálního rozvoje určil jako stavební úřad pro vydání rozhodnutí na stavbu „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ stavební úřad Magistrátu města Mladá Boleslav, odbor stavební a rozvoje města.

Dokumentace k územnímu řízení bude předložena stavebnímu úřadu Magistrátu města Mladá Boleslav.

- 3) Dopisem č.j.: PVZ/13/13424/Vg/0 ze dne 2.7.2013 Povodí Labe, státní podnik vydal stanovisko správce povodí s těmito podmínkami:

- Zachování průtočného profilu konstrukce u železničního mostu přes vodní tok Vlkava (týká se související 2. stavby).
- Respektování výškové úrovně původního pevného dna a plynulosti náběhů koryt u žel. mostu, propustcích a přeložce koryta Dobrovky – **bylo splněno**.
- Zpracování povodňového a havarijního plánu na přestavbu žel. mostu přes Vlkavu (týká se související 2. stavby).

2.3.2 SEZNAM VÝJIMEK A ÚLEVOVÝCH ŘEŠENÍ

Řešená stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ si nevyžádá žádné výjimky ani úlevová řešení z platné legislativy.



2.4 NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

2.4.1 NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Silniční dopravní systém

Využitím přílehlé silniční sítě - silnice I - III. třídy, městské a místní komunikace, souběžné zpevněné cesty a přístupové panelové provizorní komunikace.

Železniční dopravní systém

Trať Nymburk – Mladá Boleslav je tratí významnou zejména z hlediska průmyslu. Trať slouží k zásobování, návozu prázdných souprav a odvozu ložených souprav automobily ze závodu Škoda-Auto Mladá Boleslav. Napojení na železniční dopravní infrastrukturu zůstávají zachována (stavbou není rušena žádná přípojná trať ani vlečka).

2.4.2 NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ SÍŤ TECHNICKÉHO VYBAVENÍ

Stavba bude napojena na stávající síť technického vybavení tj. přípojek elektrické energie, vodovodních přípojek, kanalizačních přípojek a plynovodních přípojek.

2.5 GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA

2.5.1 GEOMORFOLOGIE

Zájmové území je součástí Luštěnické kotliny, která je součástí Dolnojizerské tabule. Jedná se o plochou strukturně denudační sníženina charakterizována relikty středopleistocénních 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

Celek – Jizerská tabule

Podcelek – Dolnojizerská kotlina

Okrsek – Luštěnická kotlina

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

2.5.2 GEOLOGIE

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 křídů 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 fluviálního a deluviofluviálního 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 konkrece.

Teplické souvrství je zastoupeno především v úseku mezi Luštěnicemi a Nepřevázkou. V této oblasti jsou horniny náležející k labské slínité facii odděleny zlomem od převážně jizerské facie. Horniny náležejí svrchnímu turonu až coniaku a litologicky se jedná o vápnité jílovce až slínovce.

Kvartérní sedimenty jsou v zájmovém území zastoupeny především deluviofluviálními a fluviálními sedimenty a navážkami.

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

Fluviální 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.

2.5.3 TEKTONIKA

Většina území náležející ke křídové pánvi se nevyznačuje výskytem význačnějších zlomů. V zájmovém území je předpokládán pouze významnější zlom probíhající od západního okraje Nepřevázky směrem k JV k Luštěnicím. Předpokládá se jednolitý průběh zlomu, který odděluje jizerskou písčitou facii od slínité facie teplického a březenského souvrství, přičemž maximální pokles se předpokládá asi 100 m.

2.5.4 PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ, LOŽISKA NEROSTNÝCH SUROVIN A SESUVNÁ ÚZEMÍ

Podle námi 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 Nepřevázkou chráněným ložiskovým územím Bezno (Mělnická pánev), ID 07530000. Vymezenou surovinou je v tomto území černé uhlí, území je evidováno Českou geologickou službou.

2.5.5 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 přípoверхové 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 nezaprvněné 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 průlinovopuklinovou. V severní části sledované trasy mezi Luštěnicemi a Nepřevázkou, kde se horniny jizerského souvrství noří pod horniny teplické facie, má zvodnění hladinu napjatou. Důvodem je působení hornin teplického souvrství jako izolátoru, náležejícího ke kolektoru D. Zvodnění je v tomto kolektoru vázáno pouze na svrchní rozvolněnou zónu.

Kvartér – v kvartérních sedimentech se vytváří průlinový kolektor podzemních vod vázaný především na fluviální sedimenty místních vodotečí Vlkavy, Dobrovky a jejich přítoků. Fluviální 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.

2.5.6 GEOTECHNICKÉ POMĚRY

V této kapitole jsou uvedeny všeobecně platné informace o vlastnostech zemín pro použití do tělesa liniových staveb a o zemínách jako základových půdách.

Zeminy a horniny, které se vyskytují v trase, byly rozčleněny do geotechnických typů (dále jen GT). Pro zařazení do jednotlivých GT bylo rozhodující jejich geomechanické chování, které má zásadní význam pro návrh jak zemních konstrukcí tak i založení stavebních objektů.

Základním určujícím prvkem pro rozdělení zemín byla zrnitost zemín, resp. obsah jemnozrnné frakce ("f"), která do největší míry ovlivňuje fyzikální a technologické vlastnosti zemín (např. plasticitu, namrzavost, kapilární vztlakovost, zhutnitelnost, únosnost a vhodnost pro stabilizace atd.).

Vzhledem k tomu, že se jedná o liniovou stavbu, byl jako základní klasifikační systém pro zeminy použit princip zatřídění podle ČSN 73 6133 *Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací*. Tento systém obsahuje stejné principy zatřídění pro zeminy jako ČSN 73 1001 *Základová půda pod plošnými základy*, jejíž platnost je však ukončena ke dni 31. 3. 2010. ČSN 73 6133 však neřeší klasifikaci hornin, a tak jsme v rámci zachování kontinuity pro označení pevnosti hornin použili klasifikaci z ČSN 73 1001 *Základová půda pod plošnými základy* a dále též ČSN EN ISO 14689-1.

Tabulka č. 1: Zatřídění hornin podle pevnosti

ČSN 73 1001 (neplatná)		Pevnost σ_c (MPa)	ČSN EN ISO 14689-1	
Třída	pevnost		název	index
R1	velmi vysoká	> 250	extrémně pevná	P0
		250 – 150	velmi pevná	P1
R2	vysoká	150 – 100		
		100 – 50	pevná	P2



ČSN 73 1001 (neplatná)		Pevnost σ_c (MPa)	ČSN EN ISO 14689-1	
Třída	pevnost		název	index
R3	střední	50 – 25	středně pevná	P3
R4	nízká	25 – 15	měkká	P4
R5	velmi nízká	15 – 5		
R6	extrémně nízká	5 – 1,5	velmi měkká	P5
		1,5 – 1,0	extrémně nízká	P6
		1,0 – 0,5		
		< 0,5		

Vzhledem ke konci účinnosti normy ČSN 73 1001 Základová půda pod plošnými základy, jejíž platnost byla ukončena ke dni 31. 3. 2010, také končí platnost hodnoty R_{dt} „tabulková výpočtová únosnost zemin a hornin“, která je v této normě zavedena a její zrušení je bez náhrady. Pro potřeby stanovení únosnosti geologického prostředí, pro návrhové konstrukce byla stanovena nová hodnota R_p „předpokládaná únosnost“. Tato nová hodnota je stanovována pro každé konkrétní geologické prostředí, s přihlédnutím k charakteru kvartérních zemin a zvětralinového pláště předkvartérního podkladu a na pevnosti vyskytujících se hornin. Dále je při stanovení hodnoty R_p využita zkušenost zpracovatele s přihlédnutím k již neplatné normě ČSN 73 1001.

V minulosti došlo ke zrušení některých projektanty běžně užívaných norem. Tyto již zrušené normy byly i přesto použity spolu s platnými normami ve zpracovávaných zprávách. Ve zprávách je tedy použito dvojí klasifikační zařazení. Použití již zrušených norem bylo z důvodu kontinuity zpracování předběžného a podrobného průzkumu a také z důvodu požadavku uvedení těchto již neplatných norem odpovědnými projektanty. Jedná se o zrušené normy ČSN 73 1001 Základová půda pod plošnými základy a ČSN 73 3050 Zemné práce.

Vzhledem k ukončení platnosti normy ČSN 73 3050 Zemní práce a její nahrazení TKP SŽDC uvádíme převod tříd těžitelnosti v těchto dvou dokumentech.

Pro železniční stavby se stanovují 3 třídy těžitelnosti dle TKP SŽDC:

I. třída - Těžba prováděná běžnými výkopovými mechanismy (buldozery, rypadla, ručně prováděné výkopy). Jedná se o třídy 1 až 3, 4 a), b), c), f) dle ČSN 73 3050

II. třída - Pro těžbu a rozpojování horniny je nutné použít speciální rozpojovací mechanismy (rozrývače, skalní lžíce, kladiva). Jedná se o třídy 4 d), e), 5. třída dle ČSN 73 3050

III. třída - K rozpojování je nutné použít nejtěžší rozrývače, nejtěžší hydraulická kladiva nebo trhací práce. Jedná se o třídy 6 a 7 dle ČSN 73 3050

2.6 POLOHA VŮČI ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ nezasahuje do žádného záplavového území stanoveného dle zákona č. 254/2001 Sb. a nezasahuje ani do rizikového území při přívalových srážkách. (www.povis.cz)

2.7 DOTČENÉ POZEMKY

Samotné stavební úpravy budou probíhat vesměs na pozemcích SŽDC, s.o. a ve výjimečných případech, kdy bude hranice dráhy překročena (či už samotnou stavební činností nebo např. plochami pro zařízení stavenišť) budou tyto dotčené pozemky vykoupeny, příp. pronajaty. Vzhledem k tomu, že se jedná o liniovou stavbu s velkým rozsahem jsou druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí zpracovány v části I. - Geodetická dokumentace.



2.8 PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ

Návrh dopravních tras pro návoz a svoz stavebního materiálu a objízdných tras při uzavírkách je podrobně zpracovaný v části dokumentace B.12 Organizace výstavby.

Dopravní trasy využívané pro stavbu lze obecně rozdělit na 3 kategorie:

- stávající zpevněné silnice
- staveništní komunikace
- objízdné trasy pro mimostaveništní dopravu

Pro přepravu materiálu budou použity převážně stávající komunikace I., II. a III. tříd. Jako páteřní komunikace je navržena silnice I. třídy č. 38 Boleslavská.

Hlavní přístupy na staveniště pro silniční dopravu jsou navrženy následovně :

- ŽST Luštěnice vjezd/výjezd ze silnice II. třídy č. 275, ul. Nádražní,
- ŽST Dobruška vjezd/výjezd ze silnice III. třídy č. 2754 ul Nádražní
- Zast. Nepřevázka vjezd/výjezd ze silnice III. třídy č. 01013, jen vozidla s celk. hmotností do 19t.
- Výhybna Bezděčín vjezd/výjezd ze silnice I. třídy č. I/38.

Navržené přístupové komunikace mohou být v době realizace stavby zpřesněny nebo upraveny podle způsobu navržené technologie stavební činnosti.

2.9 ZAJIŠTĚNÍ VODY A ENERGIÍ PO DOBU VÝSTAVBY

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ má charakter liniové stavby. V souběhu se stavbou se nachází nebo jí křížuje síť stávajících komunikací a technické infrastruktury. V prostoru stávajících dopravních, kde se odehrává rozhodující stavební činnost je stavba napojena na stávající technickou infrastrukturu - vodovod, kanalizace, el. energie.

Možnosti zajištění vody a energií po dobu výstavby jsou podrobněji řešeny v části B.12 Organizace výstavby.

2.9.1 VODA

Zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů nacházejících se v prostoru stávajících dopravních, resp. v jejich blízkosti. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa.

Do lokalit, bez možnosti připojení ke stávající vodovodní síti (nově budovaná výhybna Bezděčín), bude voda dle potřeby dovážena. Průběh stávajících vodovodních řádů v obvodu staveniště je zakreslen v koordinačních situacích viz příloha C. 2 - Koordinační situace.

2.9.2 ELEKTRICKÁ ENERGIE

Staveniště a zařízení staveniště ve stávajících dopravních budou připojeny na stávající rozvod nacházející se v jejich prostoru. V místech, kde se zhotoviteli stavby nepodaří zajistit připojení elektrické energie, nebo bude její zřízení neefektivní, je nutné použít mobilní agregáty.

Pokud bude zařízení staveniště v dopravně připojeno na stávající rozvody elektrické energie, je nutno projednat podmínky připojení odběrného místa se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa tj. s OŘ Praha, Správou elektrotechniky a energetiky a



současně z hlediska smluvního ošetření odběru elektrické energie rovněž se Střediskem správy železniční energetiky Praha. Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí „Pokyny k energetické součinnosti a spolupráci při využívání elektrických rozvodů a zařízení ČD“ vydané v příloze Věstníku Českých drah č. 16/2002“.

Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

2.9.3 KANALIZACE

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

Kanalizace a septiky (žumpy) pro WC a sociální zařízení bude vybudována na těch zařízeních staveniště, kde bude sociální zámezí staveniště. V areálech železničních stanic se budou používat sociální zařízení ČD (SŽDC). Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení jsou součástí přípravy zhotovitele stavby. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách.

V místech, kde nebude možné připojení na stávající kanalizační řád a vybudování septiků bude z hlediska ekologického nebo ekonomického nepřijatelné, použije se chemické WC.

2.9.4 TELEFON

Vzhledem k charakteru stavby budou na staveništích používány mobilní telefony. Do vybraných objektů ZS bude zavedeno telefonní spojení na základě projednání se SŽDC (ČD). Trasy drážních i veřejných sdělovacích kabelů, v bezprostřední blízkosti staveniště, jsou zakresleny v koordinačních situacích viz. příloha C.2.

3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

3.1 ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ má charakter liniové železniční stavby, která je v daném regionu stěžejní trasou dopravní infrastruktury určené pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy.

3.2 TRVÁNÍ STAVBY

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ má charakter trvalé stavby. Zodpovídá tomu i návrh životnosti jednotlivých stavebních objektů (min. 50 let s plánovanou průběžnou údržbou).

3.3 CHARAKTER STAVBY

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ má charakter liniové železniční stavby. V místech stavebních úprav (v dopravnách) má charakter rekonstrukce a modernizace, jinak pouze revitalizace (technologického vybavení) a optimalizace (stavebně) železniční trati. Tedy jedná se o změnu dokončené stavby.



3.4 ETAPIZACE VÝSTAVBY

Realizace stavby je rozdělena do 4 stavebních postupů (SP):

Přípravné práce - V rámci přípravných prací budou vytyčena a oplocena zařízení staveniště, projednány dopravní trasy a zřízeny přístupové cesty na stavbu. Z důvodu špatného stavu kolejového roštu v ŽST Dobrovice v koleji st.č.7 bude zřízen nový železniční svršek a spodek v této koleji s napojením na stávající výhybky č. 6 a 9, na konci postupu bude realizováno provizorní zapojení k.č.3 do výhybky st.č.5. Bude zahájena výstavba pozemních objektů technologických budov, rozšíření násypového tělesa v Bezděčíně a zahájeny výkopové práce pro kabelové trasy. Doba výstavby 4 měsíce.

SP č.1 - Výstavba sudé skupiny kolejí v ŽST Luštěnice a ŽST Dobrovice, pokračují práce na výstavbě technologických budov a výkopové práce pro kabelové trasy. V činnosti stávající zabezpečovací zařízení. Doba výstavby 1,5 měsíce. Během stavby není umožněno křížování v ŽST Luštěnice.

SP č.2 – 14 denní nickolejná výluka. Realizace zhlaví ve stanicích s napojením na definitivní stav z předchozího postupu. Dokončení výhybny Bezděčín, dokončení montáže technologie v technologických budovách a zprovoznění def. zabezpečovacího zařízení na konci postupu. Během 14 denní výluky zavedena náhradní autobusová doprava za osobní vlaky, nákladní doprava odkloněna přes Všetaty.

SP č.3 - Výstavba liché skupiny kolejí v ŽST Luštěnice a ŽST Dobrovice, zahájení a dokončení kolejových úprav v ŽST Mladá Boleslav. Je navržena 7 denní nickolejná výluka ve směru na Chotětov a 9 denní nickolejná výluka ve směru Mladá Boleslav- Debř, zavedena náhradní autobusová doprava. Doba výstavby 2,5 měsíce.

3.5 ÚDAJE O DOTČENÉ ŽELEZNIČNÍ DRÁZE

Kategorie dráhy:	celostátní dráha ČR dle Směrnice GŘ SŽDC č. 30 Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému (CLS122 Praha-Vysočany Turnov)
Trať:	č. 071 Praha-Vysočany - Turnov (dle Směrnice GŘ SŽDC č. 30 kód CLS122) s přesahem technologických profesí z důvodu smysluplné funkčnosti DOZ do žst. Chotětov – trať č. 071 směr Praha a směrem na žst. Mladá Boleslav město – trať č. 064 Mladá Boleslav - Stará Paka a směrem na žst. Bakov nad Jizerou – trať č. 070)
Ostatní:	trať jednokolejná, neelektrifikovaná, rozchod 1435 mm

3.6 PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY

Prostorová průchodnost pro ložnou míru:	UIC GC
Přechodnost pro mosty a propustky:	C3/traťová rychlost
Třída zatížení:	C3
Rychlost:	100 km/h v hl. koleji
Zabezpečovací zařízení:	3. kategorie

Poznámka: Stávající rychlost a prostorová průchodnost na mostech v traťových úsecích, kde není uvažována úprava železničního svršku není součástí stavby



3.7 ÚDAJE O OCHRANĚ STAVBY

V okolí záměru „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ nejsou závažně chráněné plochy. Jediné co se vyskytuje na hraně drážního tělesa je cca v km 26,800 Přírodní památka Lom u Chrástu, která má 50-ti metrové ochranné pásmo. Trasa železnice je v něm vedena už dnes a zasahuje do něj v ose koleje cca 15 m.

Přírodní památka Lom u Chrástu byla vyhlášena v roce 1984 a nachází se asi 0,5 km jižně od vsi Chrást (součástí statutárního města Mladá Boleslav). Důvodem ochrany je významné paleontologické naleziště křídové fauny středního turonu, které představuje jeden z opěrných profilů pro stratigrafii české křídvy.

3.8 ÚDAJE O DODRŽENÍ TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA STAVBY

3.8.1 TECHNICKÉ POŽADAVKY

Dle Směrnice SŽDC č. 30 Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému jsou základní cíle rekonstrukce:

- zvýšení bezpečnosti provozu (*DOZ, zabezpečení přejezdů*)
- zvýšení bezpečnosti pohybu cestujících v kolejišti jednotlivých dopraven (*zabezpečení přejezdů, přístupové chodníky k nástupištím, sdělovací zařízení – staniční rozhlas*)
- zajištění technického stavu infrastruktury podle požadavků platných zákonů, vyhlášek a norem (*dodrženy podklady z kapitoly Přehled výchozích podkladů*)
- minimalizace nákladů na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty (*mimo jiné úspora pracovníků*)
- minimalizace nákladů na provozování železniční dopravní cesty, zejména podstatným snížením počtu zaměstnanců podílejících se na obsluze dráhy (*úspora pracovníků zavedením DOZ – řízení trati z jednoho dispečerského stanoviště v Ml. Boleslavi*)
- zvýšení cestovní rychlosti (*dodržen parametr $v=100\text{km/h}$ v místě úprav*)
- zajištění požadované kapacity dráhy (*navýšení užitečných délek kolejí, nová výhybna v TÚ, DOZ*)

Tyto požadavky jsou v předkládané dokumentaci plně respektovány – viz poznámky v závorce kurzívou.

Jednotlivé SO a PS jsou zpracované také s respektováním vyhlášky 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby. Pro jejich značný rozsah uvádíme pouze základní posuzované požadavky: mechanické odolnosti a stability (např. mostní a pozemní objekty, železniční těleso), požární bezpečnosti, hygieny (např. protihlukové objekty a opatření), ochrany zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí, bezpečnosti při užívání (např. přístupové komunikace na nástupiště), úspory energie a tepelné ochrany.

Provozní soubory a stavební objekty 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 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje dle profesí § 6 (hlava III.) 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 se povoluje speciálním stavebním úřadem zkušební provoz a určuje jeho délka.

3.8.2 OBECNÉ TECHNICKÉ POŽADAVKY NA BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Předkládaná dokumentace respektuje vyhlášku č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato vyhláška stanoví obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let.

Všechny upravovaná nástupiště jsou řešena jako mimoúrovňové, s nástupní hranou 0,55 m nad temenem kolejnice, s přístupovou rampou se sklonem 1:12.

Nástupiště v žst. Luštěnice je osazeno nově do záhlaví žst. bez potřeby přecházení kolejí, čímž je výrazně vylepšen stávající stav, kdy byl umožněn přístup od obce pouze přes koleje. Přístup je realizovaný chodníkem z přilehlé komunikace.

3.9 ÚDAJE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ

3.9.1 DOTČENÉ ORGÁNY

Požadavky dotčených orgánů státní správy jsou přehledně dokladované v části dokumentace H.3 Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy. Zde jsou uvedeny údaje o jejich splnění.

- 1) Dopisem č.j.: 0521/2012 ze dne 8.1.2013 vznesla obec Všechny požadavek na osazení přejezdu P2790 závory.

Bude řešeno v rámci „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“.

- 2) Dopisem ze dne 13.1.2013 vznesla firma HELIOS MB s.r.o. žádost o možnost přiložit svých vedení optické sítě na trase Ml. Boleslav – Dobruška.

Vedení optické kabelové trasy v rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ je navrženo s dostatečnou kapacitou, o dalších podmínkách bude firma jednat se správcem.

3.9.2 JINÉ POŽADAVKY

Pro stavbu „“ nebyly vzneseny další požadavky vyplývající z jiných právních předpisů (např. zákon č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon) a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů).



3.10 SEZNAM VÝJIMEK A ÚLEVOVÝCH ŘEŠENÍ

Řešená stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ si nevyžádá žádné výjimky ani úlevová řešení z platných norem a předpisů.

4. ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY

4.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O KAPACITĚ STAVBY

Rozsah úseků:

❖ Žst. Luštěnice	km 16,413 – 17,460
❖ TÚ Luštěnice – Dobrovice	km 17,460 – 20,992
❖ Žst. Dobrovice	km 20,992 – 21,905
❖ TÚ Dobrovice – Bezděčín	km 21,905 – 24,794
❖ Výh. Bezděčín	km 24,794 – 25,643
❖ TÚ Bezděčín – Mladá Boleslav	km 25,643 – 29,375
❖ Žst. Mladá Boleslav, hl.n.	km 29,375 – 72,765
❖ Ml. Boleslav – Chotětov	km 60,650 – 71,600
❖ Ml. Boleslav – Bakov	km 72,765 – 72,811
❖ Ml. Boleslav - Ml. Boleslav město	km 72,765 – 14,696

Poznámka: **Tlustě vyznačené úseky** se týkají stavební i technologické části, ostatní pouze technologické.

Začátek stavby: žst. Luštěnice km 16,413 ve staničení trati č. 071 Nymburk – Mladá Boleslav (s přesahem technologických profesí do žst. Nymburk)

Konec stavby: žst. Mladá Boleslav hl.n. km 72,765 ve staničení trati č. 070 Praha - Turnov (s přesahem technologických profesí do žst. Chotětov – trať č. 070 směr Praha a směrem na žst. Mladá Boleslav město – trať č. 064 Mladá Boleslav - Stará Paka a směrem na žst. Bakov nad Jizerou – trať č. 070)

Srovnání staničení tratí: cca km 29,420 trati Nymburk – Mladá Boleslav = km 71,800 trati Praha - Turnov; cca km 72,780 trati Nymburk – Mladá Boleslav = km 14,500 trati Mladá Boleslav - Stará Paka

Délka stavby: 13,972 km (mimo přesahy technologických profesí)

Rekonstruované dopravy: žst. Luštěnice, žst. Dobrovice, žst. Mladá Boleslav hl.n.

Nové dopravy: výh. Bezděčín

Zabezpečovací zařízení:

SZZ 3. kategorie typu elektronické stavědlo:

žst. Luštěnice, žst. Dobrovice, výh. Bezděčín, žst. Mladá Boleslav hl.n.



TZZ 3. kategorie typu AH bez hradla na trati:

TÚ Luštěnice – Dobrovice, TÚ Dobrovice – Bezděčín, TÚ Bezděčín – Ml. Boleslav

TZZ 3. kategorie typu AH s hradlem na trati:

TÚ Ml. Boleslav – Chotětov

Železniční svršek:

49 E1	nový	6 566	m
S 49	užitý	1 428	m

Kolejové lože:

nové kolejové lože frakce 31,5/64	23 939	m ³
recyklované kolejové lože frakce 31,5/63	0	m ³

Počet nově vložených výhybek:

tvar S 49	(vč. užitých)	31	ks
-----------	---------------	----	----

Sanace žel. spodku:

staniční koleje	7 994	m
traťové koleje	0	m

Elektrický ohřev výměn:

ŽST Luštěnice	2 ks výhybek
ŽST Dobrovice	9 ks výhybek
Výhybna Bezděčín	2 ks výhybek
ŽST Mladá Boleslav Hl.n.	21 ks výhybek

Železniční přejezdy:

nové přejezdové konstrukce:	4	ks
zabezpečované:	15	ks
z toho nově:	6	ks
rušené:	2	ks

Nástupiště (vše 0,55 m nad TK):

ostrovní	rekonstrukce	žst. Dobrovice	70	m
vnější	nové	žst. Luštěnice	80	m
	rekonstrukce	žst. Dobrovice	60	m

Žel. mosty, propustky:

mosty	nový, kompletní přestavba	0	ks
propustky	rekonstrukce	5	ks
	demolice (bez náhrady)	1	ks
návěsní lávky		0	ks

Demolice:

1 398 m³

Požadavky na zábory cizích pozemků:

trvalé celkem	1 287	m ²
dočasné celkem	8 656	m ²
trvalé zábory ZPF**	342	m ²
trvalé zábory PUPFL**	0	m ²

Kácení:

ŽST Luštěnice:	1200 m ² keřů
	23 stromů o průměru kmene 10-50 cm
ŽST Dobrovice:	2450 m ² keřů
	285 stromů o průměru kmene 10-50 cm
	1 strom o průměru kmene 50-90 cm



Výhybna Bezděčín: 2210 m² keřů
 827 stromů o průměru kmene 10-50 cm
 28 stromů o průměru kmene 50-90 cm

Úspora pracovníků:

Funkce	Počet pracovníků ve stávajícím stavu	Počet pracovníků po realizaci projektu	Úspora pracovníků
Výpravčí Luštěnice	5,435	0	5,435
Výpravčí Dobrovice	5,435	0	5,435
Výhybkář Dobrovice	10,794	0	10,794
Výpravčí Mladá Boleslav	15,902	15,902	0
Výhybkář Mladá Boleslav	10,976	0	10,976
Operátor ŽD Mladá Boleslav	2,32	2,32	0
Celkem	50,862	18,222	32,64

4.2 CELKOVÁ BILANCE NÁROKŮ STAVBY
4.2.1 ENERGETICKÁ BILANCE
Energetická bilance - EOV:

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
EOV ŽST Luštěnice	18	18
EOV ŽST Dobrovice	63	63
EOV Výhybna Bezděčín	19	19
EOV ŽST Mladá Boleslav Hl.n.	142	142
Celkem	242	242

Energetická bilance - Rozvody NN v majetku SŽDC s.o.:
– výchozí stav:

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
ŽST Luštěnice	40	31
Zastávka Voděradý	8	4
ŽST Dobrovice	41	21
Přejezd v km23,037 (Sýčina)	3	2
Zastávka Nepřevázka	8	4
Přejezd v km25,852 (Bezděčín)	5	3
Přejezd v km27,525 (Neuberk)	4	3
ŽST Mladá Boleslav Hl.n.	230	134
ŽST Chotětov	46	28
Celkem	385	227

– navrhovaný stav:

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
ŽST Luštěnice	87	65
Zastávka Voděradý	8	4
ŽST Dobrovice	153	125
Přejezd v km23,037 (Sýčina)	3	2



Zastávka Nepřevázka	8	4
Výhybna Bezděčín	59	46
Přejezd v km25,852 (Bezděčín)	5	3
Přejezd v km27,525 (Neuberk)	4	3
Přejezd v km28,840 (Neuberk II)	4	3
ŽST Mladá Boleslav Hl.n.	397	325
ŽST Chotětov	51	31
Celkem	793	625

Energetická bilance - Rozvody VN v majetku SŽDC s.o.:

Ve stávajícím stavu se v řešeném úseku trati nenachází žádné rozvody VN v majetku SŽDC s.o..

4.3 CELKOVÁ SPOTŘEBA VODY

V rámci stavby nedochází kromě žst. Dobrovice k výstavbě nových technologických objektů s vodovodní přípojkou. Spotřeba vody oproti stávajícímu stavu tak nebude navýšena. V žst. Dobrovice bude vedena vodovodní přípojka z vodovodního potrubí SŽDC. K navýšení kapacity také nedojde, protože toto pracoviště nahradí stávající dopravní kancelář. Obecně lze říci, že jedním z důsledků stavby bude snížení počtu zaměstnanců a z toho plynoucí snížení počtu obsazených stanovisek se sociálním vybavením na trati a v dopravnách.

4.4 ODBORNÝ ODHAD MNOŽSTVÍ SPLAŠKOVÝCH A DEŠŤOVÝCH VOD

Z popisu v předešlé kapitole je patrné, že množství splaškových a dešťových vod zůstane na stávající úrovni a v objemu celé stavby poklesne (zrušením obsazených stanovisek).

4.5 POŽADAVKY NA KAPACITY VEŘEJNÝCH SÍTÍ KOMUNIKAČNÍCH VEDENÍ VEŘEJNÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

V rámci stavby nejsou požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě.

4.6 POŽADAVKY NA KAPACITY ELEKTRONICKÉHO KOMUNIKAČNÍHO ZAŘÍZENÍ VEŘEJNÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

V rámci stavby nejsou požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

5. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládané termíny realizace, které plynou z harmonogramu prací navrženého v části dokumentace B.12 Organizace výstavby, a které sleduje zadavatel stavby v plánovacích podkladech:

Začátek stavby:	1.3.2015
Konec stavby:	24.11.2015
Délka stavby:	269 dní



Základním předpokladem - časovým údajem pro realizaci stavby je zajištění úplné - nickolejné výluky traťového úseku Čachovice - Mladá Boleslav. Termín výluky je předpokládán 15.8. - 28.8.2015. V případě, že by bylo nutné přizpůsobit termín nickolejné výluky požadavku společnosti Škoda a.s., znamenalo by to zahájit stavbu již v únoru.

6. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

6.1 ZÁVAZNÉ PODKLADY K PROVEDENÍ DÍLA

6.1.1 ZADÁVACÍ DOKUMENTACE V ROZSAHU:

- Výzva k podání nabídky na podlimitní veřejnou zakázku ze dne 25.10.2012 č.j.: 13703/2012/SSZ-ÚE, (včetně Dopisu nabídky)
- Směrnice č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ ve znění Změny č.1, vydané pod č.j.: 24052/10/OTH s platností od 01.06.2010
- Směrnice Ministerstva dopravy ČR č. 1/2011 „Směrnice pro zpracování, předkládání a schvalování investičních záměrů projektů v oblasti investiční a neinvestiční výstavby dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, ve znění Změny č. 1, která byla schválena rozhodnutím ministra dopravy dne 23. 01. 2012 pod č.j.: 39/2012-910-IPK/1, s účinností od 01.02.2012, vč. příloh.
- Zadávací dokumentace PD+IZ „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“

6.2 OSTATNÍ VÝCHOZÍ PODKLADY

- Studie proveditelnosti „Zvýšení výkonnosti tratě Nymburk – Mladá Boleslav“ (SUDOP PRAHA a.s., 05/2012)
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, v platném znění (dále jen „TKP staveb“)
- České technické normy a interní předpisy objednatele vyjmenované v příslušných kapitolách TKP staveb a v Technických kvalitativních podmínkách staveb pozemních komunikací (dále jen „TKP staveb pozemních komunikací“), zejména:
- Směrnice SŽDC č. 30 Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému (č.j. 35572/07-OP)
- Směrnice SŽDC E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC
- Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 20/2004“ z 19.11.2004 (Závazný způsob členění nákladů stavby a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů) vč. dodatku č. 3 – změny v řazení vybraných položek do souhrnného rozpočtu č.j. 2245/05-OI ze dne 27.10.2006
- Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 20/2004 z 19.11.2004 v souladu s č.j. 39431/07-OI z 30.11.2007
- Pokyn GR SŽDC č. 9/2008 č.j. 19521/08-OP z 1.8.2008



- Pokyn SŽDC č.6/2010 č.j. 43440/10-OAE z 1.10.2010
- Pokyn SŽDC č.j. 44764/09-OAE ze dne 31.8.2009
- Pokyn SŽDC, s.o. - OP č.j.18031/07-OP z 25.6.2007 - Podmínky pro připojení napájecích zdrojů pro zabezpečovací zařízení jako odběrného zařízení
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů
- Další podklady uvedené v části dokumentace H.1 Vstupní podklady
- Při zpracování přípravné dokumentace stavby byly použity další podklady:
- Zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí
- Mapové podklady v M 1:5 000 a M 1: 10 000
- Katastrální mapy
- Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí
- Závěry z výrobních porad a projednání dokumentace (Dokladová část H)
- Předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace
- ČSN, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace
- Podklady dokumentací souvisejících staveb získané projektantem v průběhu zpracování PD

7. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

1. V průběhu zpracování PD projektant zjistil, že v úseku Nymburk – Mladá Boleslav v současnosti probíhají úpravy na zabezpečovacím zařízení, které je předmětem zadání zpracovávané stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“. Z důvodu koordinace si proto vyžádal u SŽDC, s.o. Oblastní ředitelství Praha, SSZT Nymburk podklady k těmto stavbám:

- ⇒ Oprava kabelizace a staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Luštěnice
- ⇒ Čachovice – Luštěnice, PZS „C2“, „C3“, „C4“ – km 13,080;13,992;14,891
- ⇒ Oprava PZS C5 (P2795) v km 15,426 trati Nymburk – Mladá Boleslav hl.
- ⇒ Oprava PZS C6 (P2796) v km 15,894 trati Nymburk – Mladá Boleslav hl. n.

Poznámka: První, výše uvedená stavba se přímo týká zpracovávané dokumentace stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“, ostatní tři jsou související pro stavbu „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“, která přímo navazuje na „1. stavbu“.

Stavby jsou v současné době v realizaci, resp. ve zkušebním provozu, a do doby realizace stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ budou ukončeny, tudíž jsou v předkládané dokumentaci uvažované jako stávající stav.

2. Související stavbou, pro kterou je předkládaná stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ podmiňující investicí, a se kterou úzce souvisí je stavba „Zvýšení



kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“. Tato stavba je koordinována samotným zpracovatelem projektové dokumentace, protože původně byly obě stavby zadány společně a až v průběhu projekčních prací došlo u „2. Stavby“ k posunu termínu odevzdání. Obě stavby jsou tedy investicí SŽDC, s.o.

3. Další související stavbou je „Silnice I/38 Luštěnice - Újezd“, která řeší přeložku silnice I /38 v úseku Luštěnice–Újezd se záměrem převést silniční tah I /38 Mladá Boleslav - Nymburk mimo obce Luštěnice, Újezd a Bratronice. Tento záměr nekříží přímo stavbu „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“, ale její blízkce související stavbu *„Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“*, a to v traťovém úseku v km 14,640, kde nejsou úpravy kolejí, pouze úpravy vyplývající z technologie dálkového ovládání trati, a navíc mimoúrovňově, silničním mostem. Dle informací projektanta je projekční příprava stavby „Silnice I/38 Luštěnice - Újezd“ přerušena na neurčito: Na stavbu bylo vydáno dne 28. ledna 2010 pravomocné územní rozhodnutí. V lednu 2012 bylo požádáno na Magistrátu města Mladá Boleslav o prodloužení platnosti územního rozhodnutí. Financování přípravy stavby ale není pokryto a tak nyní nelze zpracovat dokumentaci pro stavební povolení.
4. V rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ budou upravovány mimo jiné také přejezdové konstrukce. Úpravy se vesměs týkají zabezpečení přejezdů a v místě zásahu do kolejí také stavebních úprav přejezdů. Jedním z upravovaných přejezdů je také přejezd P2800, v žel. km 20,999 - křížení s komunikací III. třídy 2746 mezi obcemi Libichov a Dobrovice, která je ve správě Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje (KSÚS SK). Komunikace blízko přejezdu překrnuje místní vodoteč mostem v km 2,325 s identif. číslem 2746-1. Šířkové uspořádání komunikace je, jak na přejezdu, tak i na mostě, nedostačující - v tomto místě je vozovka zúžená (volná šířka 5,6 m), což způsobuje komplikace zejména pro jízdu silničních nákladních dopravních prostředků. V rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ investor (SŽDC, s.o.) rozhodl o rozšíření přejezdu na dvě plnohodnotné pruhy (volná šířka přejezdu bude tedy 6,0 m). Projektant proto oznámil KSÚS SK tuto skutečnost a dal ke zvážení zařazení úpravy předmětného mostu do investic KSÚS SK s nabídkou spolupráce při koordinaci projekčního řešení těchto objektů.
5. V oblasti nově budované výhybny Bezděčín je související stavba „Mladoboleslavsko, čištění a odkanalizování odpadních vod II“, resp. její etapa „Mladá Boleslav, Bezděčín - dostavba kanalizace“. Investorem stavby jsou Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav, a.s., zakázka je financována z prostředků Evropské unie (SFŽP z Operačního programu Životní prostředí). Realizace probíhá v současné době (07/2012 - 07/2013). Kanalizační potrubí kříží železniční trať cca v km 25,540. Při místní prohlídce 15.4.2013 bylo projektantem ověřeno, že křížení je realizováno protlakem v dostatečné hloubce a nejsou potřeba žádná opatření.
6. Související stavbou v prostoru žst. Mladá Boleslav, hl.n. je plánovaná investice ČD, a.s. „projekt výstavby nové výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav“. Projektant proto oslovil Generální ředitelství ČD, a.s., Odbor správy nemovitostí, odd. stavební s dotazem na průběh přípravy a požadavkem na koordinaci, kde mu bylo sděleno, že na stavbu je sice vydáno platné územní rozhodnutí, v projektu stavby se ale v současné době nepokračuje – projekční práce jsou pozastaveny na 2 roky.



8. ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

Číslování provozních souborů (PS), které jsou náplní části dokumentace D. Technologická část a stavebních objektů (SO), které jsou náplní části dokumentace D. Stavební část je popsáno šestimístním kódem. Dvojčíslí jsou odděleny pomlčkou.

PS (SO) xx-xx-xx

Význam jednotlivých čísel:

První dvojčíslí značí číslo úseku stavby. (Poznámka: úseky jsou číslovány pro celý TÚ Nymburk - Ml. Boleslav z důvodu přehlednosti ve spojitosti se související stavbou "Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba", tj. některá jsou pro stavbu "Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba" bez náplně.)

Druhé dvojčíslí charakterizuje PS nebo SO, respektive číslo profesní skupiny.

Třetí (poslední) dvojčíslí je pořadovým číslem PS nebo SO v dané skupině a daném úseku stavby.

Úseky stavby (první dvojčíslí):

(Poznámka: uvedeny jsou úseky pro obě stavby, protože některé PS jsou platné pro obě stavby)

01-XX-XX celý rozsah stavby Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba

02-XX-XX celý rozsah stavby Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba

03-XX-XX mimo rozsah stavby Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba

04-XX-XX mimo rozsah stavby Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba

05-XX-XX ŽST Nymburk

06-XX-XX Nymburk - Veleliby

07-XX-XX ŽST Veleliby

08-XX-XX Veleliby - Straky

09-XX-XX Výhybna Straky

10-XX-XX Straky - Čachovice

11-XX-XX ŽST Čachovice

12-XX-XX Čachovice - Luštěnice

13-XX-XX ŽST Luštěnice

14-XX-XX Luštěnice - Dobrovice

15-XX-XX ŽST Dobrovice

16-XX-XX Dobrovice - Bezděčín

17-XX-XX Výhybna Bezděčín

18-XX-XX Bezděčín - Mladá Boleslav



19-XX-XX ŽST Mladá Boleslav, hl.n.

20-XX-XX Ml. Boleslav – Chotětov

Číslo profesní skupiny PS nebo SO (druhé dvojčíslí):

Provozní soubory PS XX-0x-XX:

XX-01-XX zabezpečovací zařízení

XX-02-XX sdělovací zařízení

XX-03-XX silnoproudá technologie

XX-04-XX technologie napájení stanic

XX-05-XX technologie zdvihacích zařízení

XX-06-XX dispečerská řídicí technika

XX-07-XX informační systém

XX-08-XX ostatní technologie

Stavební objekty SO XX-xx-XX:

Železniční svršek a spodek

XX-10-XX železniční svršek

XX-11-XX železniční spodek

XX-12-XX sanace svahů, skal a pod.

XX-13-XX železniční přejezdy a přechody

XX-14-XX nástupiště, rampy

XX-15-XX výstroj a značení trati

Umělé stavby

XX-20-XX železniční mosty, podchody

XX-21-XX železniční propustky

XX-22-XX silniční mosty, propustky

XX-23-XX opěrné zdi, galerie

XX-24-XX zárubní a obkladní zdi

XX-25-XX železniční tunely

XX-26-XX ostatní inženýrské objekty (lávky, krakorce,...)

Pozemní komunikace

XX-30-XX pozemní komunikace

XX-31-XX zpevněné plochy

XX-32-XX dopravní opatření



Pozemní stavby

- XX-40-XX pozemní objekty
- XX-41-XX zastřešení nástupišť, přístřešky
- XX-42-XX drobná architektura, oplocení
- XX-43-XX orientační systém
- XX-44-XX kabelovody, kolektory
- XX-45-XX demolice

Protihluková opatření

- XX-50-XX protihlukové stěny
- XX-51-XX individuální protihluková opatření

Trakce a energetika

- XX-60-XX trakční vedení
- XX-61-XX ukolejnění vodivých konstrukcí, vnější uzemnění
- XX-62-XX silnoproudá vedení (nn, vn, vvn, osvětlení), DOÚO
- XX-63-XX rozvody 6kV
- XX-64-XX ohřev výměn (elektrický)

Potrubní a ostatní inženýrské sítě, přeložky sítí

- XX-70-XX kanalizace
- XX-71-XX vodovody, suchovody
- XX-72-XX plynovody (včetně POV)
- XX-73-XX úpravy, přeložky VN, NN
- XX-74-XX úpravy, přeložky a ochrany sdělovacích vedení a zařízení
- XX-75-XX ostatní inženýrské sítě

Ostatní

- XX-80-XX příprava území, kácení zeleně
- XX-81-XX úprava vodotečí
- XX-82-XX rekultivace (technická, biologická)
- XX-83-XX sadové úpravy, náhradní výsadba
- XX-84-XX zabezpečení veřejných zájmů



9. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

9.1 ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI STAVBY

Cílem stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ je přispět k vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v integraci a návaznosti s již vybudovanou sítí ČR a s železniční sítí sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy.

Trať Nymburk – Mladá Boleslav je tratí významnou zejména z hlediska průmyslu. Trať slouží k zásobování, návozu prázdných souprav a odvozu ložených souprav automobily ze závodu Škoda-Auto Mladá Boleslav.

Hlavním smyslem stavby je reagovat na zvýšenou poptávku v roce 2020 po přepravách automobilů, která již v dnešním rozsahu trať z hlediska propustnosti výrazně zatěžuje. Aby bylo možno zvýšeným nárokům vyhovět, je třeba umožnit křižování ucelených vlaků Škoda-Auto o délce až 600 m s ostatní, zejména osobní dopravou.

Celá trať je rozdělena do dvou staveb. Provozně důležitější „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ řeší úpravy v úseku mezi ŽST Luštěnice (včetně) – ŽST Mladá Boleslav hlavní nádraží (minimální rozsah z důvodu nového zabezpečovacího zařízení).

Neopomenutelným efektem stavby je také zvýšení bezpečnosti jak pro silniční dopravu na přejezdech s úrovněově křižujícími komunikacemi (nové zabezpečovací zařízení), tak i pro cestující veřejnost (bezpečnější přístupy, mimoúrovňové nástupiště s bezbariérovými přístupy a řešení pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, orientační a informační systém).

9.2 ÚDAJE O VYŠŠÍCH KVALITATIVNÍCH TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH PARAMETRECH STAVBY

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ přinese výrazné zlepšení kultury cestování. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících.

Informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zajištění spolehlivosti provozu a zkrácení jízdních by měl mít za důsledek zvýšení počtu cestujících a tržeb jak z osobní tak i nákladní přepravy.

Byly navrženy úpravy jednotlivých žst., aby v nich bylo možno křižovat vlaky nákladní dopravy o délce 650 m a bylo přistoupeno k realizaci výhybny Bezděčín v omezujícím mezistaničním úseku Dobrovice – Mladá Boleslav.

Moderní elektronická zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní dožívající zařízení a omezením vlivu lidského činitele výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu. Celý úsek bude vybaven staničním i traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, čímž se výrazně selepší propustnost v omezujícím úseku Bezděčín – Mladá Boleslav hl.n.

Stavba přinese i úsporu provozních pracovníků, což se projeví na snížení provozních nákladů. Realizací stavby dojde k úspoře 48 provozních pracovníků. K další úspoře dojde po realizaci navazující stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“.



9.3 ZDŮVODNĚNÍ UMÍSTĚNÍ STAVBY

Umístění stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ v území je dáno sledovanou koncepcí budoucího zdvoukolejnění úseku Nymburk - Mladá Boleslav (Koridoru železniční trati č.071, pro který je vytvořena územní rezerva v ZÚR Středočeského kraje).

Řešení koncepčně vyplynulo, jak bylo projektantovi zadavatelem dokumentace vyspecifikováno v Zadávací dokumentaci, z 5. varianty Studie proveditelnosti „Zvýšení výkonnosti tratě Nymburk – Mladá Boleslav“ (SUDOP PRAHA a.s., 05/2012), a pak konkrétně pro jednotlivé dopravní z varianty „STŘED-U“ v žst. Luštěnice, varianty „STŘED-U, ALTERNATIVA“ v žst. Dobruška, var. „ALTERNATIVA“ pro novou výh. Bezděčín a provizorního řešení, spočívající v instalaci nového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie na stávající stav kolejiště v žst. Mladá Boleslav hl.n.

9.4 ORIENTAČNÍ NÁKLADY STAVBY

Orientační náklady stavby jsou cca 984 mil. Kč bez DPH.

10. ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Základní členění přípravné dokumentace je dáno zadáním objednatele: Dílo bude zhotoveno v souladu se Směrnicí č.11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ ve znění Změny č.1, vydané pod Č.j.: 24052/10/OTH s platností od 01.06.2010.

Z důvodu legislativních změn vydaných od data platnosti Směrnice č.11/2006 je členění dokumentace v některých částech odlišné od současně platného zákonného rámce (Vyhl. 499/2006 Sb. ve znění Vyhl. 62/2013 Sb.). Proto pro vytvoření konzistence a zřehlednění orientace v předkládané dokumentaci bylo potřeba vytvořit klíč – Tabulku 1. – viz níže.



Tabulka 1. Převodní tabulka členění dokumentace dle předpisů SŽDC, s.o. a Vyhl. 499/2006 Sb.

ČLENĚNÍ DOKUMENTACE pro vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení dle Vyhl. 499/2006 Sb. (Změna: 62/2013 Sb.)		ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE (PD) dle Přílohy č. 1 ke směrnici generálního ředitele č. 11/2006, ZMĚNA Č.1 ze dne 23. 12. 2010
A. Průvodní zpráva	A.1 Identifikační údaje	A.1 Úvodní údaje
	A.2 Seznam vstupních podkladů	A.6 Přehled výchozích podkladů
	A.3 Údaje o území	A. 2 Charakteristika území a stavebního pozemku A. 7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami I. Geodetická dokumentace
	A.4 Údaje o stavbě	A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání A.4 Orientační údaje stavby (nároky na energie, vodu, kapacitu komunikačních sítí, atd.) A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění
	A.5 Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení	A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty A.10 Členění přípravné dokumentace
B. Souhrnná technická zpráva	B.1 Popis území stavby	B.1.1 Popis stavby a její koncepce B.1.2 Stanovení podmínek pro přípravu výstavby B.13 Doplnkové měření a průzkumy
	B.2 Celkový popis stavby	B.1.1 Popis stavby a její koncepce B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů B.4 Odolnost a zabezpečení stavby B.5 Odpadové hospodářství B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí
	B.3 Připojení na technickou infrastrukturu	B.1.1 Popis stavby a její koncepce
	B.4 Dopravní řešení	B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie
	B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	SO Vegetační úpravy a SO terénní úpravy (je-li potřeba)
	B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	B.3 Vliv stavby na životní prostředí
	B.7 Ochrana obyvatelstva	B.10 Civilní ochrana
	B.8 Zásady organizace výstavby	B.12 Organizace výstavby



ČLENĚNÍ DOKUMENTACE pro vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení dle Vyhl. 499/2006 Sb. (Změna: 62/2013 Sb.)		ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE (PD) dle Přílohy č. 1 ke směrnici generálního ředitele č. 11/2006, ZMĚNA Č.1 ze dne 23. 12. 2010
C. Situační výkresy	C.1 Situační výkres širších vztahů	C.1.1 Přehledná situace stavby
	C.2 Celkový situační výkres	C.1.2 Celková situace stavby
	C.3 Koordinální situační výkres	C.2 Koordinální situace stavby
	C.4 Katastrální situační výkres	C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí C.5 Snímek katastrální mapy
	C.5 Speciální situační výkres	C.3 Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů
D. Výkresová dokumentace	D.1 Charakteristické půdorysy	D. Technologická část E. Stavební část
	D.2 Charakteristické řezy	
	D.3 Základní pohledy	
E. Dokladová část		H. Doklady
	E.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů	H.3 Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy H.4 Dotčení vlastníci pozemků
	E.2. Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury	H.4 Dotčení vlastníci pozemků H.5 Situace stávajícího stavu inženýrských sítí
	E.3 Doklad podle zvláštního právního předpisu prokazující shodu vlastností výrobku, který plní funkci stavby, s požadavky na stavby podle § 156 stavebního zákona nebo technická dokumentace výrobce nebo dovozce, popřípadě další doklad, z něhož je možné ověřit dodržení požadavků na stavby	Řešeno certifikáty SŽDC, s.o. a ČD, a.s. (Jsou předepsány přímo nebo prostřednictvím odkazů na platnou legislativu v dotčených SO a PS.)
	E.4 Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů	I. Geodetická dokumentace
	E.5 Ostatní stanoviska, vyjádření, posudky a výsledky jednání vedených v průběhu zpracování dokumentace	H.6 Ostatní stanoviska (je-li potřeba, např.: H.6 Zpracování připomínek)



10.1 ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Základní členění projektové dokumentace:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
- C. Situace stavby
- D. Technologická část
- E. Stavební část
- F. Organizace výstavby – samostatně se v tomto stupni dokumentace nezpracovává, je obsahem kapitoly B. 12 – organizace výstavby
- G. Náklady a ekonomické hodnocení
- H. Doklady
- I. Geodetická dokumentace

10.2 OBSAH PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Podrobné členění projektové dokumentace:

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

B.2.1 Výhledový grafikon vlakové dopravy

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

- a) Ochrana přírody (bez mapových příloh)
- b) Dendrologický průzkum - podklady pro kácení
- c) údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu
- d) vliv stavby na vodoteče, vodní zdroje
- e) odpady - řešeno v B.5
- f) odvody za odnětí ze ZPF, plán biologických rekultivací
- g) odvody za odnětí PUPFL
- h) vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy
- i) Hluková studie, hluk z provádění, měření hluku
 - Hluková studie z provozu
 - Hluková studie z provádění
 - Měření hluku



j) Vliv vibrací, měření vibrací

k) Rozptylová studie

Posudek na rozptylovou studii - *neobsazeno*

l) Posouzení samotné stavby na kvalitu ovzduší

m) Biologický průzkum (zoologie, botanika)

n) Průzkum radonových rizik - *neobsazeno*

B.3.2 Zapracování podmínek z procesu EIA - pouze doklad v H.3, zda podléhá posuzování dle 100/2001 Sb.

B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby - řešeno v B.1

B. 5 Odpadové hospodářství

B. 6 Zásady zajištění požární ochrany stavby - řešeno v B.1

B. 7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání - řešeno v D.1

B. 8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omez. schopností pohybu a orientace - řešeno v B.1

B. 9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí - řešeno v B.1

B. 10 Civilní ochrana - řešeno v B.1

B. 11 Graf dynamického průběhu rychlostí

B.12 Organizace výstavby

B.13 Doplnkové měření a průzkumy

B.13.1 Geodetické doměření - *řešeno v I.*

B.13.2 Geotechnický průzkum

B.13.3 Předkategorizace materiálu železničního svršku

B.13.4 Korozní průzkum - *neobsazeno*

B.13.5 Radonový průzkum - *neobsazeno*

B.13.6 Radiové plánování systému GSM-R - *neobsazeno*

B.13.7 Energetické výpočty - *neobsazeno*

B.14 Vodohospodářské řešení (hydrotechnické výpočty pro SO)

B.15 Výstroj trati - řešeno v SO 01-15-01 a SO 02-15-01

B.16 Podklady pro změnu zabezpečení žel. přejezdů

C. Situace stavby

C.1 Přehledná situace oblasti stavby

C.1.1 Přehledná situace stavby

C.1.2 Celková situace stavby

C.2 Koordinační situace stavby



C.3 Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů - *neobsazeno***C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí****C.5 Snímek katastrální mapy - *součást C.2 Koordinační situace stavby*****D. Technologická část****D.1 Železniční zabezpečovací zařízení**

- D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení
- D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení
- D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení
- D.1.4 Spádovištní zabezpečovací zařízení - *neobsazeno*
- D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
- D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol - *neobsazeno*

D.2 Železniční sdělovací zařízení

- D.2.1 Kabelizace včetně přenosových systémů
- D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení
- D.2.3 Informační zařízení
- D.2.4 Rádiové spojení
- D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení - *neobsazeno*

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

- D.3.1 Dispečerská řídicí technika
- D.3.2 Technologie rozvodu 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
- D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení - *neobsazeno*
- D.3.7 Provozní rozvod silnoproudu - *neobsazeno*
- D.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení - *neobsazeno*

D.4 Ostatní technologická zařízení - *neobsazeno*

- D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory - *neobsazeno*
- D.4.2 Měření a regulace, automatický systém řízení, elektrická požární signalizace - *neobsazeno*

E. Stavební část**E.1 Inženýrské objekty**

- E.1.1 Železniční spodek a svršek



E.1.2 Nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

E.1.5.1 Úpravy vodotečí

E.1.5.2 Úpravy, přeložky VVN - *neobsazeno*

E.1.5.3 Úpravy, přeložky VN, NN

E.1.5.4 Úpravy, přeložky jiných el. vedení a osvětlení - *neobsazeno*

E.1.5.5 Úpravy, přeložky a ochrany sdělovacích vedení a zařízení

E.1.5.6 Ostatní - *neobsazeno*

E.1.6 Potrubní vedení

E.1.7 Železniční tunely - *neobsazeno*

E.1.8 Pozemní komunikace

E.1.9 Kabelovody, kolektory - *neobsazeno*

E.1.10 Protihlukové objekty - *neobsazeno*

E.2 Pozemní stavební objekty

E.3 Trakční 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

E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení - *neobsazeno*

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

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí - *neobsazeno*

E.3.8 Vnější uzemnění

F. Organizace výstavby – jako samostatná část se v tomto stupni dokumentace nezpracovává, je obsahem kapitoly B. 12 – organizace výstavby

G. Náklady a ekonomické hodnocení

G.1 Celkové náklady stavby

G.1.1 Celkové náklady stavby

G.1.2 Náklady PS, SO stavby

G.2 Ekonomické hodnocení

G.3 Záměr projektu

H. Doklady



H.1 Vstupní podklady**H.2 Záznamy z výrobních porad****H.3 Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy****H.4 Dotčení vlastníci pozemků**

H.4.1 Dotčení vlastníci pozemků trvalého záboru

H.4.2 Dotčení vlastníci pozemků dočasného záboru

H.4.3 Vyjádření vlastníků pozemků lesa do 50m

H.4.4 Vyjádření vlastníků dotčených objektů IPO - *neobsazeno*H.4.5 Vyjádření účastníků veřejného projednání stavby - *neobsazeno***H.5 Situace stávajícího stavu inženýrských sítí****H.6 Zapracování připomínek****I. Geodetická dokumentace****I.1 Technická zpráva****I.2 Majetkoprávní část****I.3 Geodetické a mapové podklady****10.3 ROZSAH PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE****Náplň částí dokumentace D. a E. podrobně:***(Poznámka: Kapitoly bez náplně již uvedeny nejsou.)***D.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ****D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení**

PS 13-01-01 ŽST Luštěnice, SZZ

PS 15-01-01 ŽST Dobrovice, SZZ

PS 17-01-01 Výhybna Bezděčín, SZZ

PS 19-01-01 ŽST Mladá Boleslav hl. n., SZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 14-01-01 Luštěnice - Dobrovice, TZZ

PS 16-01-01 Dobrovice - Bezděčín, TZZ

PS 18-01-01 Bezděčín - Ml. Boleslav hl.n., TZZ

PS 20-01-01 Ml. Boleslav - Chotětov, TZZ

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 09-01-02 Luštěnice - Ml. Bobeslav, DOZ

D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ**D.2.1 Kabelizace včetně přenosových systémů**

PS 01-02-01 Luštěnice - Mladá Boleslav, DOK, TK

PS 01-02-02 Luštěnice - Mladá Boleslav, přenosový systém

PS 03-02-01 Mladá Boleslav - Chotětov, HDPE, TK

PS 13-02-01 ŽST Luštěnice, místní kabelizace

PS 15-02-01 ŽST Dobrovice, místní kabelizace



- PS 17-02-01 Výhybna Bezděčín, místní kabelizace
- PS 19-02-01 ŽST Mladá Boleslav, místní kabelizace
- PS 01-02-04 Luštěnice - Mladá Boleslav, úpravy stávajících DOK, TK, HDPE
- PS 01-02-05 Luštěnice - Mladá Boleslav, úpravy stávajících DOK, HDPE ČD-T

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

- PS 13-02-02 ŽST Luštěnice, telefonní zapojovač
- PS 13-02-05 ŽST Luštěnice, ASHS
- PS 13-02-06 ŽST Luštěnice, EZS
- PS 13-02-07 ŽST Luštěnice, sdělovací zařízení
- PS 15-02-02 ŽST Dobrovice, telefonní zapojovač
- PS 15-02-05 ŽST Dobrovice, ASHS
- PS 15-02-06 ŽST Dobrovice, EZS
- PS 15-02-07 ŽST Dobrovice, sdělovací zařízení
- PS 17-02-02 Výhybna Bezděčín, telefonní zapojovač
- PS 17-02-03 Výhybna Bezděčín, ASHS
- PS 17-02-04 Výhybna Bezděčín, EZS
- PS 17-02-05 Výhybna Bezděčín, sdělovací zařízení
- PS 19-02-02 ŽST Mladá Boleslav, telefonní zapojovač
- PS 19-02-06 ŽST Mladá Boleslav, ASHS
- PS 19-02-03 ŽST Mladá Boleslav, EZS
- PS 19-02-04 ŽST Mladá Boleslav, sdělovací zařízení

D.2.3 Informační zařízení

- PS 13-02-03 ŽST Luštěnice, rozhlasové zařízení
- PS 13-02-04 ŽST Luštěnice, kamerový systém
- PS 15-02-03 ŽST Dobrovice, rozhlasové zařízení
- PS 15-02-04 ŽST Dobrovice, kamerový systém
- PS 14-02-01 ZAST. Voděrady, rozhlasové zařízení
- PS 16-02-01 ZAST. Nepřevázka, rozhlasové zařízení

D.2.4 Rádiové spojení

- PS 01-02-03 Luštěnice - Mladá Boleslav, úpravy TRS, MRS

D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika

- PS 03-06-01 Luštěnice - Mladá Boleslav, Dálková diagnostika DDTS ŽDC
- PS 03-06-02 ED SŽDC Praha Křenovka, doplnění DDTS ŽDC
- PS 03-06-03 ED SŽDC Praha Křenovka, doplnění DŘT
- PS 13-06-01 ŽST Luštěnice, DŘT
- PS 15-06-01 ŽST Dobrovice, DŘT
- PS 17-06-01 Výhybna Bezděčín, DŘT
- PS 19-06-01 ŽST Mladá Boleslav, DŘT

D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN

- PS 13-03-01 ŽST Luštěnice, rozvodna 0,4 kV
- PS 13-03-02 ŽST Luštěnice, rozvodna 0,4 kV, vlastní spotřeba
- PS 15-03-01 ŽST Dobrovice, TS 22/0,4 kV, technologie
- PS 15-03-02 ŽST Dobrovice, TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba
- PS 17-03-01 Výhybna Bezděčín, rozvodna 0,4 kV, technologie
- PS 17-03-02 Výhybna Bezděčín, rozvodna 0,4 kV, vlastní spotřeba



- PS 19-03-01 ŽST Mladá Boleslav, záložní zdroj elektrické energie, technologie
- PS 19-03-02 ŽST Mladá Boleslav, záložní zdroj elektrické energie, vlastní spotřeba
- PS 19-03-03 ŽST Mladá Boleslav, stožárová TS 22/0,4 kV, úprava rozvodny 0,4 kV, technologie

E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

E.1.1 Železniční spodek a svršek

- SO 13-10-01 ŽST Luštěnice, železniční svršek
- SO 13-11-01 ŽST Luštěnice, železniční spodek
- SO 15-10-01 ŽST Dobrovice, železniční svršek
- SO 15-11-01 ŽST Dobrovice, železniční spodek
- SO 17-10-01 Výhybna Bezděčín, železniční svršek
- SO 17-11-01 Výhybna Bezděčín, železniční spodek
- SO 19-10-01 ŽST Mladá Boleslav, hl.n., železniční svršek
- SO 19-11-01 ŽST Mladá Boleslav, hl.n., železniční spodek
- SO 01-15-01 Výstroj trati, 1. stavba

E.1.2 Nástupiště

- SO 13-14-01 ŽST Luštěnice, nástupiště
- SO 15-14-01 ŽST Dobrovice, nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

- SO 13-13-01 Železniční přejezd, ev. km 17,247
- SO 15-13-01 Železniční přejezd, ev. km 20,995
- SO 15-13-02 Železniční přejezd, ev. km 21,686
- SO 19-13-01 Železniční přejezd, ev. km 72,690
- SO 01-13-01 Drobné stavební úpravy zabezpečovaných železničních přejezdů, 1. stavba

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

- SO 13-21-01 Železniční propustek, ev. km 17,181
- SO 14-21-01 Železniční propustek, ev. km 17,450
- SO 17-21-01 Železniční propustek, ev. km 24,830
- SO 17-21-02 Železniční propustek, ev. km 25,145
- SO 17-21-03 Železniční propustek, ev. km 25,491
- SO 17-21-04 Železniční propustek, ev. km 25,572

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

E.1.5.1 Úpravy vodotečí

- SO 17-81-01 Úprava vodoteče Dobrovka

E.1.5.5 Úpravy, přeložky a ochrany sdělovacích vedení a zařízení

- SO 16-74-01 ŽST Luštěnice, úprava a ochrana kabelů Telefonica O2
- SO 17-74-01 Výhybna Bezděčín, úprava a ochrana kabelů Telefonica O2
- SO 17-74-02 Výhybna Bezděčín, úprava a ochrana kabelů FiberNet

E.1.6 Potrubní vedení

- SO 15-70-01 ŽST Dobrovice, technologická budova, kanalizace
- SO 15-71-01 ŽST Dobrovice, technologická budova, vodovod

E.1.8 Pozemní komunikace

- SO 17-30-01 Výhybna Bezděčín, přístup k technologické budově
- SO 01-30-01 Dopravní trasy, 1. stavba

E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY



- SO 01-42-01 Úsek stavby Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav - 1 .stavba ,Drobná architektura, oplocení
- SO 13-40-01 ŽST Luštěnice, technologická budova
- SO 13-40-02 ŽST Luštěnice, stavební úpravy ve VB
- SO 13-41-01 ŽST Luštěnice, přístřešky pro cestující
- SO 13-43-01 ŽST Luštěnice, orientační systém
- SO 13-45-01 ŽST Luštěnice, demolice
- SO 15-40-01 ŽST Dobrovice, technologická budova
- SO 15-40-02 ŽST Dobrovice, stavební úpravy ve VB
- SO 15-41-01 ŽST Dobrovice, přístřešky pro cestující
- SO 15-43-01 ŽST Dobrovice, orientační systém
- SO 15-45-01 ŽST Dobrovice, demolice
- SO 17-40-01 Výhybna Bezděčín, technologická budova
- SO 19-40-01 ŽST mladá Boleslav, stavební úpravy v objektu SSZT
- SO 19-40-02 ŽST mladá Boleslav, stavební úpravy v dopravní kanceláři
- SO 19-40-03 ŽST mladá Boleslav, demolice
- SO 03-40-01 ŽST Chotětov, stavební úpravy ve VB

E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

E.3.4 Ohřev výměn

- SO 13-64-01 ŽST Luštěnice, úprava elektrického ohřevu výhybek
- SO 15-64-01 ŽST Dobrovice, elektrický ohřev výhybek
- SO 17-64-01 Výhybna Bezděčín, elektrický ohřev výhybek
- SO 19-64-01 ŽST Mladá Boleslav hl.n., elektrický ohřev výhybek

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

- SO 13-62-01 ŽST Luštěnice, úprava rozvodu nn a osvětlení
- SO 14-62-01 Zastávka Voděrady, úprava rozvodu nn a osvětlení
- SO 15-62-01 ŽST Dobrovice, úprava rozvodu nn a osvětlení
- SO 15-62-02 ŽST Dobrovice, přípojka vn 22kV
- SO 16-62-01 Přejezd v km 23,037, úprava přípojky nn
- SO 16-62-02 Zastávka Nepřevázka, úprava rozvodu nn a osvětlení
- SO 17-62-01 Výhybna Bezděčín, rozvod nn a osvětlení
- SO 17-62-02 Výhybna Bezděčín, přípojka nn
- SO 18-62-01 Přejezd v km 25,852, úprava přípojky nn
- SO 18-62-02 Přejezd v km 27,525, úprava přípojky nn
- SO 18-62-03 Přejezd v km 28,840, přípojka nn
- SO 19-62-01 ŽST Mladá Boleslav hl.n., úprava stožárové TS 22/0,4kV
- SO 19-62-02 ŽST Mladá Boleslav hl.n., přípojka nn pro zab.zařízení
- SO 19-62-03 ŽST Mladá Boleslav hl.n., úprava rozvodu nn a osvětlení
- SO 20-62-01 ŽST Chotětov, úprava přípojky nn pro zab.zařízení
- SO 20-62-02 Přejezd v km 62,637, úprava přípojky nn
- SO 20-62-03 Reléový domek v km 66,475, přípojka nn

E.3.8 Vnější uzemnění

- SO 13-65-01 ŽST Luštěnice, technologická budova - vnější uzemnění
- SO 15-65-01 ŽST Dobrovice, technologická budova - vnější uzemnění
- SO 17-65-01 Výhybna Bezděčín, technologická budova - vnější uzemnění
- SO 19-65-01 ŽST Mladá Boleslav Hl.n., stožárová TS 22/0,4kV - vnější uzemnění
- SO 19-65-02 ŽST Mladá Boleslav Hl.n., technologická budova - úprava vnějšího uzemnění



11. POUŽITÉ ZKRATKY

PD	přípravná dokumentace
SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
ČD, a.s.	České dráhy, akciová společnost
OŘ	Oblastní ředitelství (SŽDC, s.o.)
Žst. (žst)	železniční stanice
Zast. (zast.)	zastávka
Výh. (výh.)	výhybna, případně výhybka
hl.n.	hlavní nádraží
TÚ	traťový úsek
AI	autorizovaný inženýr
PS	provozní soubor
SO	stavební objekt
ZS	zařízení staveniště
DOZ	dálkově ovládaná zařízení (zabezpečovací, sdělovací)
EOV	elektrický ohřev výhybek
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
AH	automatické hradlo

