

Naše zn.: 16 494/2014-SSZ-ÚT1
Vyřizuje: Schreierová, Frídařich
Telefon: 972 244 869, 972 244 833
Mobil: 607 031 370, 602 269 052
E-mail: Schreierova@szdc.cz, Frídařich@szdc.cz
Datum: 3. 11. 2014

Příloha ke schvalovacímu protokolu č. /2014-O6

Posuzovací protokol

projektu stavby

„Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“

1. Všeobecné údaje

Projekt „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ vychází ze schváleného záměru projektu a přípravné dokumentace, řešící posílení kapacity trati směřující z Nymburka do Mladé Boleslavi. Zpracovatelem projektu je SUDOP PRAHA a. s., hlavním inženýrem projektu je Ing. Pavol Bartoš a dokumentace byla dokončena v září 2014.

Rozhodujícími podklady pro zpracování projektu stavby byly:

- zadávací dokumentace pro projekt stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ (SZDC SSZ 2014);
- přípravná dokumentace stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ (SUDOP PRAHA a. s., 06/2013), její posuzovací protokol č. 14 441/2013-SSZ-ÚT1 ze dne 20.12.2013 a schvalovací protokol č. 55 018/2013-O7 ze dne 2. 1. 2014;
- geotechnický průzkum, stavebně technický průzkumy (azbest), radonový průzkum, kontaminace kolejového lože (SUDOP PRAHA a. s. 2013 a 2014),
- geodetické zaměření (SZDC SŽG 2012), mapové podklady, pasportní údaje;
- obecně platné zákony, vyhlášky, normy, drážní předpisy a výnosy.

Přípravu stavby zajišťuje SZDC, Stavební správa západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 a vede ji ing. Eva Schreierová.

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ je zařazena do Operačního programu doprava v prioritní ose 3.

2. Začlenění stavby do území a rozhodnutí o umístění stavby

Stavba leží na trati Nymburk – Mladá Boleslav hl. n. v jejím úseku od železniční stanice (ŽST) Luštěnice do ŽST Mladá Boleslav hl. n. Stavebně jsou rekonstruovány dvě železniční stanice Luštěnice a Dobrovice, je navržena jedna nová výhybna Bezděčín a částečně je rekonstruována ŽST Mladá Boleslav hl. n. Kabelové trasy zasahují také na trať (Praha –) Chotětov – Mladá Boleslav hl. n. (– Turnov).

Celá stavba se nachází v severní části Středočeského kraje na katastrálních územích Újezd u Luštěnic, Dobrovice, Bezděčín u Ml. B., Chrást u Ml. B., Vinec, Čejetice u Ml. B., Luštěnice, Voděřady u Luštěnic, Vinařice u Dobrovice, Sýčina, Kosořice, Nepřevázka, Řehnice, Krnsko, Jezerní Vteln, Hrušov n. J. a Chotětov. Začlenění stavby do území se výrazněji nezmění, drážní těleso se mírně rozšíří jen při prodloužení kolejiště ŽST Dobrovice a v místě nové výhybny Bezděčín v nezastavěné zemědělské krajině.

Navržený obvod dráhy ve stavbě leží v územním koridoru trati č. 071 Nymburk – Mladá Boleslav, určeném platnými Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje a vymezeném v nich jako veřejně prospěšná stavba (VPS D213 „Koridor železniční trati č. 071 v úseku Nymburk – Mladá Boleslav: přeložky a zdvoukolejnění tratě, nový úsek silnice III. tř.“). Mimo tento koridor zasahují pouze kabelové trasy na současném drážním tělese. Stavba využívá převážně drážní pozemky ČR-SŽDC a ČD a. s., zábory mimodrážních pozemků jsou menšího rozsahu v katastrech Nepřevázka (6 parcel), Sýčina (3 parcely), Luštěnice (1 parcela) a Bezděčín u Mladé Boleslavi (1 parcela).

Krajský úřad Středočeského kraje stanovil, že územní řízení povede Magistrát města Mladá Boleslav. Dne 23. 4. 2014 bylo vydáno územní rozhodnutí pod č.j. 11579/2014/odst/TOR, které 2. 6. 2014 nabylo právní moci.

Podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu stavby na životní prostředí, vydalo Ministerstvo životního prostředí vyjádření zn. 2076/ENV/13 a 2154/ENV/13 z 20. 2. 2013, že záměr nepodléhá posuzování podle zákona.

3. Projednání dokumentace

Projekt stavby byl v průběhu zpracování projednáván na pracovních poradách v rámci SŽDC se složkami dotčenými stavbou. Podkladem pro zpracování projektu bylo též projednání dokumentace s dalšími dotčenými osobami, zejména s dopravci a vlastníkem části drážních pozemků (ČD a. s.).

Projekt stavby byl projednán:

- se SŽDC O6/odborem přípravy staveb připomínkami čj. 39439/2014-O6 z 10. 9. 2014;
- se SŽDC O12/odborem řízení provozu připomínkami čj. 38153/2014-O12 z 8. 9. 2014;
- se SŽDC O13/odborem traťového hospodářství připomínkami čj. 40417/O13-OTH z 15. 9. 2014;
- se SŽDC O14/odborem automatizace a elektrotechniky stanoviskem čj. 38909/2014-O14 z 8. 9. 2014;
- se SŽDC O15/odborem provozuschopnosti stanoviskem čj. 39620/2014-O15 z 9. 9. 2014;
- se SŽDC O26/odborem strategie stanoviskem čj. 39353/2014-O26 z 10. 9. 2014;
- se SŽDC OR Praha vyjádřením čj. 30872/2014-OR PHA-OPS-1404-PS-719/Če z 8. 9. 2014;
- se SŽDC SSZ souhrnným stanoviskem čj. 13644/2014-SSZ-ÚT z 5. 9. 2014;
- s GR ČD a. s. souhrnným stanoviskem čj. 1431/2014-O3 z 12. 9. 2014;
- se SŽDC SŽE připomínkami čj. 9817/2014-SŽE z 8. 9. 2014

Připomínky byly projednány dne 15. 9. 2014, záznam je součástí dokladové části. Přijaté připomínky byly zapracovány do dokumentace.

Projekt stavby je zpracován v souladu s platnou legislativou a technickými normami a předpisy SŽDC.

4. Zdůvodnění stavby

Železniční trať Nymburk – Mladá Boleslav hl. n. (v JŘ pro cestující č. 071, TTP č. 541A) je součástí dráhy celostátní a slouží osobní i nákladní železniční dopravě. Osobní doprava zahrnuje rychlíky Kolín – Česká Lípa – Rumburk, provozované ve dvouhodinovém taktu s omezeními mimo přepravní špičku, a osobní vlaky Nymburk – Mladá Boleslav, provozované ve dvouhodinovém taktu s četnými nepravidelnostmi. Rozsah této dopravy je stabilizovaný.

Těžiště významu trati je v přepravě zboží. Trať napojuje průmyslové podniky v Mladé Boleslavi a okolí (automobilka v Mladé Boleslavi, cukrovar v Dobrovici) na seřazovací nádraží Nymburk, ležící na páteřní nákladní trati Kolín – Děčín. Přepravují se jak suroviny (uhlí, ocelové svitky), tak hotové výrobky (automobily, popř. jejich sestavené celky). Objem přepravy dlouhodobě roste a podle výhledu hlavního přepravce překročí po roce 2015 současnou kapacitu trati. Trať využívají též nákladní vlaky směřující na Liberecko a přes přechod v Zawidowě do Polska.

Hlavními cíli stavby jsou:

- zvýšení kapacity dráhy umožněním vložení dalších tras nákladních vlaků díky doplnění nové výhybny Bezděčín, což přispěje i plynulejšímu průjezdu vlaků;
- zvýšení kapacity dráhy prodloužením stanic Luštěnice a Dobrovice na 650 m, takže bude možné zvětšení délky části nákladních vlaků na 610 – 630 m. Možnost křižování dlouhých vlaků v Čachovicích a Mladé Boleslavi hl. n. zůstává omezená, což by měly řešit navazující stavby;
- zvýšení bezpečnosti díky modernizaci staničního a traťového zabezpečovacího zařízení z 1. na 3. kategorii;
- zajištění bezbariérového přístupu cestujících ve stanicích Luštěnice a Dobrovice zvýšením nástupišť na 550 mm nad temenem kolejnice;
- náhrada zařízení a staveb vyžilých, provozně nespolehlivých a zastaralých, snížení nákladů na obsluhu dopravní cesty.

Těmito cíli se sleduje zvýšení atraktivity drážní dopravy pro zákazníky v nákladní i osobní přepravě, tím i zvýšení přepravních proudů a z hospodárnění provozu dráhy pro jejího vlastníka.

5. Navržené řešení a jeho zhodnocení

Stavba je navržena ve stavebních profesích jako soubor samostatných úseků, v technologických profesích tvoří souvislý celek. Stavebně i technologicky začíná v ŽST Luštěnice, která bude nově rozdělena na **ŽST Luštěnice – Újezd** (km 16,413 – 17,460) a na **zastávku Luštěnice**, ležící v obvodu uvedené stanice. Železniční stanice Luštěnice – Újezd po dopravní stránce slouží pro křižování vlaků na 1. a 3. staniční koleji (SK). Po přepravní stránce na manipulační koleji probíhá občasná vykládka uhlí pro maloodběratele. Zastávka Luštěnice pro osobní vlaky vznikla vysunutím nástupiště do záhlaví stanice, čímž se místo zastavení přiblížilo zastávbě obce.

Sousední **ŽST Dobrovice** (km 20,992 – 21,905) má čtyři dopravní koleje (1., 3., 5., 7.). Protože 7. SK se změní na kolej manipulační, je náhradou za ni navrženo zdoprnění 2. SK. Dvojice manipulačních kolejí se využívá přednostně pro odstavování vozů pro místní vlečkaře (cukrovar, sklady). Ve stanici zastavují osobní vlaky, ale město Dobrovice je za hranicí běžné docházkové vzdálenosti.

Nová **výhybna Bezděčín** (km 24,794 – 25,643) dělí dlouhý mezistaniční úsek Dobrovice – Mladá Boleslav hl. n. a určena je výhradně pro křižování vlaků, popřípadě pro vyčkání nákladního vlaku před vjezdem do mladoboleslavské stanice.

Zásahy do **ŽST Mladá Boleslav hl. n.** (km 29,375 – 72,765) jsou omezené. Vyplývají z potřeby uvázat nové traťové zabezpečovací zařízení, což vyvolává nutnost rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) za nové, 3. kategorie s odjezdovými návěstidly u každé koleje. Aby tímto zásahem nedošlo k nežádoucímu zkracování užitečných délek kolejí a aby bylo možné na výhybky osadit elektromotorické přestavníky, dojde rovněž k dílčím rekonstrukcím některých výhybek obou zhlaví. Celkové nepříznivé poměry ve stanici (krátké dopravní koleje, úrovně nástupiště, nízké rychlosti) se nezmění a budou řešeny výhledově v jiné stavbě.

V mezistaničních úsecích probíhají pouze pokládky kabelových tras.

Náplní stavby jsou rekonstrukce železničního svršku, spodku, nástupišť, mostních objektů, pozemních objektů pro technologie, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, silnoproudých rozvodů vysokého napětí (vn), nízkého napětí (nn), venkovního osvětlení, elektrického ohřevu výměn, silnoproudých technologických zařízení pro napájení včetně dispečerské řídicí techniky (DŘT), drobné úpravy pozemních komunikací a přeložky cizích sítí. Rozsah prací v jednotlivých profesích odpovídá Směrnici SŽDC č. 30.

V současné době je v ŽST Luštěnice (nově Lutěnice – Újezd), Dobrovice a v místě navržené výh. Bezděčín traťová rychlost 80 km/h. Po rekonstrukci bude možná rychlost 100 km/h, výhledově i $V_{130}=120$ km/h, ale vzhledem k délce řešených úseků bude využitelnost zvýšené rychlosti omezená. Na dobrovickém zhlaví ŽST Mladá Boleslav hl. n. umožní rekonstrukce části výhybek zvýšení rychlosti z 30 na 40 – 50 km/h.

Železniční svršek Železniční stanice Luštěnice – Újezd, Dobrovice a výhybna Bezděčín budou rekonstruovány v plném rozsahu kolejiště:

- ŽST Luštěnice dvě dopravní koleje (1., 3. SK) délek přes 650 m a jedna manipulační kolej (2. SK);
- ŽST Dobrovice průběžná hlavní kolej (1. SK), dvě dopravní koleje pro nákladní vlaky (3., 5. SK) délek nejméně 650 m, jednu krátkou dopravní kolej pro osobní vlaky (2. SK), dvě manipulační koleje (4., 7. SK) a napojení vlečkového areálu;
- výhybna Bezděčín dvojice dopravních kolejí (1., 2. SK) délek přes 650 m.

V železniční stanici Mladá Boleslav hl. n. budou rekonstruovány jen části obou zhlaví.

Kolejový rošt leží ve šterkovém loži a tvoří jej kolejnice tvaru 49E1 na pražcích betonových s pružným upevněním W14, v malém rozsahu i užitých s upevněním tuhým K. Rovněž výhybky jsou převážně nové, 2. generace soustavy S49 na betonových pražcích, pouze čtyři vkládané výhybky jsou užitě soustavy S49.

**Železniční
spodek**

Těleso železničního spodku využije stávající zemní těleso s rozšířením v místech prodlouženého staničního kolejiště ŽST Dobrovice a pro novou 2. SK výhybny Bezděčín. Rozšíření bude tvořeno nízkými násypy. Na zemním tělese jsou pro dosažení potřebné únosnosti navrženy konstrukční vrstvy, především podkladní vrstva ze šterkodrti, doplněná zlepšením zeminy vápnem, mechanickým zlepšením nebo výměnou neúnosné zeminy zemní pláň.

Srážková voda je odváděna nově navrženými trativody, svodnými potrubími a otevřenými rigoly na terén.

Součástí železničního spodku jsou také zpevněné plochy u manipulačních kolejí.

Nástupiště

V ŽST Luštěnice a Dobrovice jsou dnes nízká nástupiště z drti, přístup na ně je v úrovni od výpravních budov.

V ŽST Luštěnice – Újezd je navrženo přemístění zastavování osobních vlaků na dobrovické záhlaví, kde má být vytvořena nová zastávka Luštěnice vybudováním nového vnějšího nástupiště výšky 550 mm. To zároveň přispěje k přiblížení nástupiště blíže obci, přičemž

nebude třeba při cestě z obce k vlakům přecházet přes přejezd. Délka 80 m vychází z potřeby provizorních stavů, kdy by ve stanici byl přestup z rychlíků na náhradní autobusovou dopravu; vzhledem k výhledově uvažované přestavbě ŽST Mladá Boleslav hl. n. je účelné ponechat prodloužené nástupiště trvale i po skončení stavby.

V ŽST Dobrovice jsou navržena dvě nástupiště u 1. (jednostranné poloostrovní) a 2. SK (vnější), obě výšky 550 mm. Délka vychází z potřeb zastavujících osobních vlaků se zohledněním poloh návěstidel a nutnosti zajištění dohlednosti na ně v obou směrech, činí tedy 60 m u 2. SK a 80 m u 1. SK.

Konstrukci nástupišť tvoří betonový prefabrikát L a betonová dlažba se značením pro nevidomé.

Železniční
přejezdy

Stavební konstrukce železničních přejezdů je řešena v úsecích, v nichž dochází k rekonstrukci koleje:

- P2797 (ev. km 17,247) na silnici II/275 v Luštěnicích, nová konstrukce celopryžová;
- P2800 (ev. km 20,995) na silnici III/2749 v Dobrovici, nová konstrukce betonová;
- P2697 (ev. km 72,690) na silnici III/2591 v Mladé Boleslavi, nová konstrukce celopryžová.

Železniční přejezdy P 2799 (ev. km 20,334) a P2801 (ev. km 21,686) na polních cestách v Dobrovici jsou navrženy ke zrušení a snesení, řízení o odstranění dosud neproběhla.

Mostní objekty

Mostní objekty jsou rekonstruovány v úsecích s rekonstrukcí železničního spodku, tedy v ŽST Luštěnice – Újezd a výh. Bezděčín. V obvodu ŽST Dobrovice se žádný mostní objekt nenachází. Důvodem rekonstrukce je rozšíření kolejiště, nevyhovující hydrotechnický profil, stav a přechodnost objektů. Přehled mostních objektů:

- propustek ev. km 17,181 – pod staničním kolejištěm ŽST Luštěnice – Újezd, přestavba z kamenných desek na betonové roury DN 1200;
- propustek ev. km 17,450 – pod záhlavím ŽST Luštěnice – Újezd, přestavba ze zabetonovaných kolejnic na betonové roury DN 1000;
- propustek ev. km 24,830 – pod zhlavím výh. Bezděčín, přestavba ze zabetonovaných kolejnic na betonové roury DN 1000;
- propustek ev. km 25,145 – pod kolejištěm výh. Bezděčín, přestavba ze zabetonovaných kolejnic na betonové roury DN 1200;
- propustek ev. km 25,491 – pod kolejištěm výh. Bezděčín, přestavba ze zabetonovaných kolejnic na rámový propustek světlé šířky 2,00 m;
- propustek ev. km 25,572 – pod záhlavím výh. Bezděčín, zrušení.

Pozemní
komunikace

Příjezd k technologické budově výh. Bezděčín umožní nová zpevněná plocha, navazující na místní komunikaci.

Pozemní stavby,
demolice

Pro umístění technologie bude v ŽST Luštěnice – Újezd využit adaptovaný zděný sklad o rozměrech 12 × 8 m, v němž je umístěno i současné SZZ. V ŽST Dobrovice je pro technologická zařízení a nouzové řízení provozu navržen nový zděný objekt o rozměrech 17,65 × 8,6 m. Ve výhybně Bezděčín je navržen nový čistě technologický objekt o rozměrech 10,35 × 7,1 m. Současné prostory ve výpravních budovách ŽST Luštěnice a ŽST Dobrovice budou vyklizeny. V ŽST Mladá Boleslav hl. n. by nové technologické zařízení mělo být umístěno do tzv. budovy SSZT. V ŽST Chotětov bude pro úvazku TZZ využita současná výpravní budova, v níž se nalézá současné SZZ a kancelář řízení provozu.

Protože po stavbě nebudou stanice Luštěnice a Dobrovice obsazeny pracovníky řízení provozu a protože poloha nástupišť se oddálí od výpravních budov, jsou na vnějších nástupištích obou stanic situovány přístřešky o rozměrech 4,0 × 1,8 m (Luštěnice), resp. 5,78 × 1,8 m (Dobrovice).

Demolovány budou objekty, kolidující s navrženým řešením: v ŽST Luštěnice obě stanoviště výhybkářů, v ŽST Dobrovice obě stanoviště výhybkářů, nákladková rampa, sklad km 21,460, sklad km 21,260 a nadzemní sklep km 21,335, v ŽST Mladá Boleslav hl. n. obě stavební objekty. Demolice staveb nezapsaných do katastru nemovitostí byla v projektu zařazena do podobjektu železničního spodku.

Silnoproud

Zimní provoz zajistí elektrický ohřev výhybek (EOV) v počtu 2 kusů v ŽST Luštěnice – Újezd, 7 kusů v ŽST Dobrovice, 2 kusy ve výh. Bezděčín a 22 kusů v ŽST Mladá Boleslav hl. n., napájený z rozvodu nn trafostanic 22 / 0,4 kV (Dobrovice, Ml. Boleslav) a distribučního rozvodu 0,4 kV. EOV bude možné ovládat automaticky pomocí soustavy čidel v kolejišti nebo ručně z dispečerského pracoviště, popř. z rozvodny nn v technologickém objektu.

Součástí stavby je venkovní osvětlení v ŽST Luštěnice – Újezd, z. Voděradý, ŽST Dobrovice,

z. Nepřevázka, výh. Bezděčín a částečně též v ŽST Mladá Boleslav hl. n.. Pro osvětlení nástupišť jsou využity 5 a 6 m vysoké ocelové sklopné stožárky, pro kolejiště stožárky dvojnásobné výšky. Řízení bude možné automaticky i manuálně.

Pro napájení nových technologických zařízení se využijí současné přípojky, nová odběrná místa ze sítě ČEZ Distribuce a. s. jsou potřebná v Dobrovice, u přejezdu km 28,840 a ve výh. Bezděčín, naopak dvě jiná odběrná místa (Dobrovice, přejezd km 27,525) se zruší.

Kabelové rozvody nn SŽDC v řešeném rozsahu stavby budou nahrazeny v plném rozsahu. Kabelové rozvody vn SŽDC dnes neexistují, nově bude vybudována přípojka 22 kV k trafostanici 22/0,4 kV v Dobrovice.

Technologické budovy je třeba opatřit vnějším uzemněním.

Zabezpečovací zařízení

V současné době je staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) v ŽST Luštěnice reléové typu AŽD 71 (3. kategorie), v ŽST Dobrovice mechanické (1. kategorie), v ŽST Mladá Boleslav hl. n. elektromechanické (stavědla elektrodynamická, řídicí stavědlo TEST C, 2. kategorie). Traťová zabezpečovací zařízení (TZZ) jsou v úsecích Čachovice – Luštěnice typu automatické hradlo (AH, 3. kategorie), Ml. Boleslav hl. n. – Ml. Boleslav-Debrž typu AH, Ml. Boleslav hl. n. – Ml. Boleslav město typu AH a Chotětov – Ml. Boleslav hl. n. reléový poloautoblok AŽD 71 bez kontroly volnosti tratě (2. kategorie). V úsecích Luštěnice – Dobrovice – Ml. Boleslav hl. n. je nyní telefonický způsob dorozumívání (1. kategorie).

Nově je navrženo řešení elektronickými zařízeními 3. kategorie:

- pro ŽST Luštěnice – Újezd nové SZZ typu elektronické stavědlo, s řídicí částí v ŽST Mladá Boleslav hl. n.;
- pro ŽST Dobrovice nové SZZ typu elektronické stavědlo, s řídicí částí v ŽST Mladá Boleslav hl. n.;
- pro výh. Bezděčín nové SZZ typu elektronické stavědlo, s řídicí částí v ŽST Mladá Boleslav hl. n.;
- pro ŽST Mladá Boleslav hl. n. nové SZZ typu elektronické stavědlo;
- pro trať. úseky Luštěnice - Újezd – Dobrovice – Bezděčín – Ml. Boleslav hl. n. nové TZZ typu AH bez hradla na trati,
- pro trať. úsek Chotětov – Ml. Boleslav hl. n. nové TZZ typu AH s hradlem na trati.

Volnost úseků bude sledována počítači náprav. Přejezdy pozemních komunikací v rozsahu nových TZZ a SZZ jsou dnes zabezpečeny jen výstražnými kříži (4), PZM2 (2), PZS VUD (3), PZS SSSR (2), PZS jiné (4). Po rekonstrukci přejezdy:

- zůstanou zabezpečeny stávajícími přejezdovými zabezpečovacími zařízeními světelnými (PZS) v úseku Luštěnice-Újezd – Ml. Boleslav ev. km 17,247 (P2797), 28,852 (P2805), 28,523 (P2806);
- budou zabezpečeny novými PZS s břevny v úseku Luštěnice-Újezd – Ml. Boleslav ev. km 19,090 (P2798), 20,999 (P2800), 24,252 (P2804), v žst. Ml. Boleslav hl. n. ev. km 72,692 (P2697), v úseku Chotětov – Ml. Boleslav ev. km 68,235 (P2695);
- budou zabezpečeny novými PZS bez břevny v úseku Luštěnice-Újezd – Ml. Boleslav ev. km 22,430 (P2802), 23,037 (P2803), 28,840 (P2807), v žst. Mladá Boleslav hl. n. ev. km 14,435 (P3061), v úseku Chotětov – Ml. Boleslav ev. km 62,638 (P2694);
- jsou navrženy ke zrušení v úseku Luštěnice-Újezd – Ml. Boleslav ev. km 20,334 (P2799), 21,697 (P2801).

Zabezpečovací zařízení v úseku Luštěnice-Újezd (vč.) – Ml. Boleslav hl. n. – Ml. Boleslav město (vč.) bude ovládáno z dispečerského pracoviště v ŽST Mladá Boleslav hl. n.

Na trati Ml. Boleslav hl. n. – Mělník probíhá provoz dle D3 se sídlem dirigujícího dispečera v Mladé Boleslavi, tento stav zůstane zachován i po stavbě.

Sdělovací zařízení

Pro spojení telekomunikačních a datových zařízení, informačního systému, rozhlasu a další funkce bude podél trati fungovat síť kabelů:

- v úseku Luštěnice-Újezd – Mladá Boleslav nový traťový metalický kabel (TK), diagnostický optický kabel (DOK, 72 vláken). Po dobu stavby je třeba ochránit současné kabely,
- v úseku Luštěnice-Újezd – Mladá Boleslav současný dálkový optický kabel (DOK) ČD-T, který bude rovněž po dobu stavby ochráněn, resp. lokálně přeložen,

- v úseku Chotětov – Mladá Boleslav nový metalický kabel (TK) a ochranná trubka HDPE,
- ve stanicích a výhybně sítí místní kabelizace mezi technologickým objektem a telefonními objekty u návěstidel, resp. uvnitř technologických objektů.

Stávající přenosový systém SDH STM-4 bude doplněn ve stanicích Luštěnice, Dobrovice a výhybně Bezděčín.

V dopravnách je pro ochranu zabudované technologie navržena elektrická zabezpečovací signalizace (EVS – Luštěnice-Újezd, Dobrovice, Bezděčín, Mladá Boleslav hl. n.), prostor nástupišť bude sledovat kamerový systém (Luštěnice-Újezd a Dobrovice).

Pro informování cestujících je určeno rozhlasové zařízení v ŽST Luštěnice-Újezd, Dobrovice a na zastávkách Voděradý a Nepřevázka.

Stávající traťový rádiový systém (TRS) bude zachován a upraven, nově jsou navrženy místní rádiové sítě (MRS).

Silnoproudá technologie

V ŽST Dobrovice je navržena transformovna 22/0,4 kV, v ŽST Luštěnice-Újezd a výh. Bezděčín budou nové rozvodny 0,4 kV, v ŽST Mladá Boleslav hl. n. se pro účely kompenzace a měření odběru upraví současná rozvodna 0,4 kV a bude zde instalován nový záložní zdroj el. energie pro náhradní napájení nové technologie zabezpečovacího zařízení. Stanice dispečerské řídicí techniky budou zřízeny ve všech čtyřech dotčených dopravnách. Dálková diagnostika zajistí přenos informací do elektrodispečinku SŽDC v Praze na Křenovce.

Přeložky sítí a ostatní inženýrské objekty

Příložením druhé koleje ve výhybně Bezděčín vyvolává nutný posun vodoteče Dobrovka na vtoku do propustku ev. km 25,491.

Rekonstrukce vyvolává úpravy nebo ochranu kabelů cizích vlastníků (Telefónica O2, FiberNet).

K novým pozemním objektům jsou potřebné přípojky vodovodu, kanalizace, nízkého a vysokého napětí.

Na stavbu navazují a s ní souvisejí další stavby a záměry:

„Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba.“ Stavba SŽDC, navazující směrem do Nymburka a obsahující rekonstrukci ŽST Čachovice a novou výhybnu Straky. Je zpracovaná PD, územní rozhodnutí zatím není vydáno, realizace se předpokládá návazně po roce 2015. Stavba dále zvýší kapacitu trati.

„Rekonstrukce ŽST Mladá Boleslav hl. n.“ Uvažovaná stavba SŽDC, jejíž koncepce není stabilizovaná a která by měla zajistit peronizaci stanice a prodloužení kolejiště na 650 m u některých kolejí.

„Studie proveditelnosti železničního spojení Praha – Liberec.“ Projednávaná dokumentace, prověřující možnost a účelnost zásadního modernizačního počínu v ose Praha – Neratovice / Benátky n. J. / Lysá n. L. – Mladá Boleslav – Liberec ve vzdálenějším časovém výhledu.

„Rekonstrukce mostu v km 67,615 trati Praha – Turnov“. Stavba SŽDC v mezistaničním úseku Chotětov – Mladá Boleslav hl. n. se zpracovaným projektem a plánovanou realizací v roce 2015. Na výluky této stavby jsou navázány plánované údržbové práce (pročištění šterkového lože) SŽDC OŘ Praha Správy tratí. Tyto činnosti podmiňují řešení PS 20-01-01 Mladá Boleslav - Chotětov, TZŽ ve vztahu k možnosti umístění kabelových tras. V PS 20-01-01 je proto řešení popsáno variantně a realizováno bude v závislosti od toho, jestli a kdy budou rekonstrukce mostu a údržbová činnost realizovány.

„Projekt výstavby nové výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav“. Stavba připravovaná ČD a. s. s vydaným územním rozhodnutím, další příprava nepokračuje.

„Silnice I/38 Luštěnice – Újezd“. Stavba ŘSD, obsahující přeložku silnice mimo obce Luštěnice, Újezd a Bratronice, trať kříží mimoúrovňově mimo řešený úsek. Je vydáno územní rozhodnutí, další příprava nepokračuje.

6. Kapacitní údaje

			PD	Projekt
Rozsah stavby	staničení začátku úseku	km	16,413	16,400 ¹⁾
	staničení konce úseku	km	72,765	72,765 ²⁾
	délka rekonstruovaného úseku	km	13,972	13,972 ³⁾
Staniční zabezp. zařízení	elektronické stavědlo	stanic, výhyben	4	4
Traťové zabezp. zařízení (nové 3. kategorie)	typu AH s hradlem na trati	mezist. úseků	1	1
	typu AH bez hradla na trati	mezist. úseků	3	3
Železniční svršek	zřízení koleje tvaru S 49 nové	km	6,6	6,566
	zřízení koleje tvaru S 49 regener.	km	1,4	1,428

	výhybky S 49 nové nebo regener.	vých. jednotek	31	31
Nástupiště	vnější nebo poloostrovní	objektů	3	3 ⁴⁾
Železniční přejezdy	nové přejezdové konstrukce	objektů	3	3
Mostní objekty	propustky rekonstruované	objekty	5	5
	propustky zrušení	objekty	1	1
Pozemní stavby	Přístřešky, zastřešení	objektů	2	2
	Budovy nové	m ²	225	225
Úspora pracovních sil		osob	32,64	37,05
Zábory trvalé		m ²	1 298	1 340
	z toho zemědělský půdní fond	m ²	1 057	963
	z toho lesní půdní fond	m ²	0	0

¹⁾ trati Nymburk – Ml. Boleslav

²⁾ trati Praha – Turnov

³⁾ součet délek rekonstruovaných úseků km 16,413 – 17,460, 20,992 – 21,905, 24,794 – 25,643 a 29,375 – 72,765. Technologické profese zasahují i do mezilehlých a navazujících úseků.

⁴⁾ Zastávka Luštěnice jedno nástupiště délky 60 m a ŽST Dobruvice dvě nástupiště, jedno 60 m a druhé 80 m

7. Seznam provozních souborů a stavebních objektů

č. PS, SO název

změny projektu proti PD

PROVOZNÍ SOUBORY

Železniční zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení

PS 13-01-01 ŽST Luštěnice, SZZ
 PS 15-01-01 ŽST Dobruvice, SZZ
 PS 17-01-01 Výhybna Bezděčín, SZZ
 PS 19-01-01 ŽST Mladá Boleslav hl. n., SZZ

Trafové zabezpečovací zařízení

PS 14-01-01 Luštěnice – Dobruvice, TZZ
 PS 16-01-01 Dobruvice – Bezděčín, TZZ
 PS 18-01-01 Bezděčín – Ml. Boleslav hl. n., TZZ
 PS 20-01-01 Ml. Boleslav – Chotětov, TZZ

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 09-01-02 Luštěnice – Ml. Boleslav, DOZ

Železniční sdělovací zařízení

Místní kabelizace

PS 13-02-01 ŽST Luštěnice, místní kabelizace
 PS 15-02-01 ŽST Dobruvice, místní kabelizace
 PS 17-02-01 Výhybna Bezděčín, místní kabelizace
 PS 19-02-01 ŽST Mladá Boleslav, místní kabelizace

Rozhlasové zařízení

PS 13-02-03 ŽST Luštěnice, rozhlasové zařízení
 PS 14-02-01 Zast. Voděradý, rozhlasové zařízení
 PS 15-02-03 ŽST Dobruvice, rozhlasové zařízení
 PS 16-02-01 Zast. Nepřevázka, rozhlasové zařízení

Integrovaná telekomunikační zařízení

PS 13-02-02 ŽST Luštěnice, telefonní zapojovač
 PS 15-02-02 ŽST Dobruvice, telefonní zapojovač
 PS 17-02-02 Výhybna Bezděčín, telefonní zapojovač
 PS 19-02-02 ŽST Mladá Boleslav, telefonní zapojovač

Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

PS 13-02-04 ŽST Luštěnice, kamerový systém
 PS 13-02-06 ŽST Luštěnice, EZS
 PS 15-02-04 ŽST Dobruvice, kamerový systém
 PS 15-02-06 ŽST Dobruvice, EZS

PS 17-02-04 Výhybna Bezděčín, EZS
PS 19-02-03 ŽST Mladá Boleslav, EZS

Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

PS 01-02-01 Luštěnice – Mladá Boleslav, DOK, TK
PS 01-02-05 Luštěnice – Mladá Boleslav, úpravy stávajících DOK, HDPE ČD-T
PS 03-02-01 Mladá Boleslav – Chotětov, HDPE, TK
~~PS 01-02-04 Luštěnice – Mladá Boleslav, úpravy stávajících DOK, TK, HDPE~~

začleněn do PS 01-02-05

Traťové rádiové spojení

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

Jiná sdělovací zařízení

PS 01-02-02 Luštěnice – Mladá Boleslav, přenosový systém
PS 13-02-07 ŽST Luštěnice, sdělovací zařízení
PS 15-02-07 ŽST Dobrovice, sdělovací zařízení
PS 17-02-05 Výhybna Bezděčín, sdělovací zařízení
PS 19-02-04 ŽST Mladá Boleslav, sdělovací zařízení
~~PS 13-02-05 ŽST Luštěnice, ASHS~~
~~PS 15-02-05 ŽST Dobrovice, ASHS~~
~~PS 17-02-03 Výhybna Bezděčín, ASHS~~

vypuštěn jako nepotřebný
vypuštěn jako nepotřebný
vypuštěn jako nepotřebný

Silnoproudá technologie včetně DŘT

Dispečerská řídicí technika

PS 03-06-01 Luštěnice – Mladá Boleslav, dálková diagnostika DDTS ZDC
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

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

STAVEBNÍ OBJEKTY

Inženýrské objekty

Železniční svršek a spodek

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

úprava názvu

Nástupišť

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

Železniční přejezdy

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

úprava názvu
začleněn do SO 15-11-01

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

Ostatní inženýrské objekty

- SO 17-81-01 Úprava vodoteče Dobrovka
- SO 13-74-01 ŽST Luštěnice, úprava a ochrana kabelů O2 Czech Republic
- SO 17-74-01 Výhybna Bezděčín, úprava a ochrana kabelů O2 Czech Republic
- SO 17-74-02 Výhybna Bezděčín, úprava a ochrana kabelů FiberNet

změna názvu firmy

změna názvu firmy

Potrubiční vedení

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

Pozemní komunikace

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

začleněn do SO 19-11-01

Pozemní stavební objekty

Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

- SO 01-42-01 Luštěnice – Mladá Boleslav, drobná architektura, oplocení
- SO 13-40-01 ŽST Luštěnice, technologická budova
- SO 13-40-02 ŽST Luštěnice, stavební úpravy ve VB
- SO 15-40-01 ŽST Dobrovice, technologická budova
- SO 15-40-02 ŽST Dobrovice, stavební úpravy ve VB
- 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 03-40-01 ŽST Chotětov, stavební úpravy ve VB~~

úprava názvu

vypuštěn jako nepotřebný

Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

- SO 13-41-01 ŽST Luštěnice, přístřešky pro cestující
- SO 15-41-01 ŽST Dobrovice, přístřešky pro cestující

Orientační systém

- SO 13-43-01 ŽST Luštěnice, orientační systém
- SO 15-43-01 ŽST Dobrovice, orientační systém

Demolice

- SO 15-45-01 ŽST Dobrovice, demolice
- SO 19-40-03 ŽST Mladá Boleslav, demolice
- ~~SO 13-45-01 ŽST Luštěnice, demolice~~

začleněn do SO 15-11-01

Trakční a energetická zařízení

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

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 22 kV
- 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 18-62-02 Přejezd v km 28,525, 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 TZ 22/0,4 kV
- 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

oprava staničení v názvu

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 68,215, přípojka nn
~~SO 18-62-01 Přejezd v km 25,852, úprava přípojky nn~~

změna staničení v názvu
vypuštěn, práce již provedeny

Vnější uzemnění

SO 13-65-01 ŽST Luštěnice, technologická budova – vnější uzemnění
SO 15-65-01 ŽST Dobrovce, 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 22/0,4 kV – vnější uzemnění
SO 19-65-02 ŽST Mladá Boleslav hl. n., technologická budova – úprava vnějšího uzemnění

8. Připomínky

Při realizaci stavby je třeba respektovat následující připomínky, které vyplynuly z posuzování a projednávání dokumentace:

Organizace výstavby

1. Zajistit střežení provizorních přechodů na nástupiště a provizorních stavebních přejezdů zaměstnancem s příslušnou odbornou zkouškou.
2. Výluky TK směr Chotětov a Mladá Boleslav-Debř koordinovat se souvisejícími stavbami „Rekonstrukce mostu v km 67,615 trati Praha - Turnov“, resp. „Zajištění stability náspu v km 75,000 - 75,450 trati Praha - Turnov“ a neinvestiční akce „Trať 070 Praha – Turnov, úsek Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou“.
3. Pro budování rozšíření tělesa nové výhybny Bezděčín využít přednostně přístup od sjezdu ze silnice R10, využití tohoto sjezdu projednat s příslušnými vlastníky pozemků. V opačném případě je třeba zřízení dočasného přejezdu projednat s Drážním úřadem.

Železniční svršek a spodek, nástupiště

4. Konstrukci pražcového podloží upřesnit po odtěžení kolejového lože sondami na úroveň projektované zemní plně s ověřením únosnosti spolu s ostatními vlastnostmi zemní plně (provedením průkazných zkoušek podle TKP staveb státních drah a vyhodnocením získaných výsledků) za účasti investora a zhotovitele.
5. Při provádění zemních prací dbát na trvalé odvodnění zemní plně a všech výkopů.
6. Ověřit podle TKP staveb státních drah v předstihu vlastnosti materiálů z výkopů, použitelných do násypů a přísypávek, předepsanými laboratorními zkouškami. Musí být doložena stabilita navrženého drážního tělesa, navržena optimální technologie zřizování nových násypů vč. jejich založení, přísypávek a dosažení požadovaných vlastností tělesa železničního spodku.
7. Podle skutečně zastížených zemin upřesnit vegetační ochranu svahů tak, aby byla zajištěna trvalá ochrana svahů.
8. Odvoz těženého materiálu a navážení nového materiálu (zejména pro železniční svršek, spodek a umělé stavby) musí být prováděny bez degradace zemní plně, s využitím dopravy po kolejích.

Mostní objekty

9. Izolace provádět v souladu s platnými TNŽ. Předložit ke schválení projekty izolací pro konkrétní vybraný SVI, včetně Technologických předpisů.
10. Letopočty provádět vlysem do betonu a o jednotné výšce 200 mm.
11. Veškeré poklopy zajistit proti odcizení – řešení dohodnout se správcem.

Sílnoproudá elektrotechnika

12. V rámci realizace stavby při výstavbě venkovního osvětlení bude respektována nová ČSN EN 12464-2 z července 2014 a sledován předpis SŽDC E11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC, schválený GR SŽDC čj. S 14840/11-OAE s účinností od 1. 4. 2011.
13. Při realizaci stavby nutno sledovat vzájemnou koordinaci a spolupráci s distribuční společností ČEZ Distribuce, a. s., která na základě smluvních vztahů s investorem stavby SŽDC, s. o. zajišťuje náležitosti vyvolané touto stavbou, které vyplývají ze zákona 458/2000 Sb. a související vyhlášky č. 51/2006 Sb. ve znění vyhlášky č. 81/2010 Sb. v platném znění.

9. Závěr

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ je v souladu se záměry MD ČR a SŽDC.

Předložený projekt odpovídá potřebám SŽDC a požadavkům zákona o drahách č. 266/1994 Sb., stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a prováděcím vyhláškám k těmto zákonům, vše v aktuálním znění. Odpovídá také požadavkům na projekt stavby podle Směrnice GR č. 11/2006.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětného projektu stavby

se doporučuje

- a) **schválit**
projekt stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“;
- b) **potvrdit**
závazné parametry stavby, stanovené ve schvalovacím protokolu přípravné dokumentace:
 - prostorová průchodnost UIC GC (Z-GC)
 - traťová třída zatížení C3 UIC
 - počet mostních a inženýrských objektů 5 ks
 - počet nástupišť 3 ks
 - počet upravených zabezpečených výhybek 31 ks
- c) **uložit**
investorovi stavby:
 - zajistit další přípravu a realizaci předmětné stavby při splnění podmínek, uvedených v 8. kapitole tohoto posuzovacího protokolu;
 - dodržet výše uvedené závazné ukazatele stavby uvedené v kap. 6 tohoto posuzovacího protokolu.

91 7

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234
(3)

Ing. Bohuslav Stečinský, MSc.
náměstek ředitele pro techniku

4.

