

20.09.2013



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. Jiří Syrový

Název akce:

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

Číslo smlouvy:

12 362 201

Projektový stupeň:

Přípravná dokumentace

Část:

A.

Datum:

září 2013

Číslo části:

-

Název přílohy:

Průvodní zpráva

Měřítko:

Počet formátů:

42 x A4

Číslo přílohy:

1

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

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

STAVBA: **Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. 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	11
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>12</i>
2.3	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů.....	12
2.3.1	<i>Požadavky dotčených orgánů</i>	<i>12</i>
2.3.2	<i>Seznam výjimek a úlevových řešení</i>	<i>13</i>
2.4	Napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.....	13
2.4.1	<i>Napojení na dopravní infrastrukturu</i>	<i>13</i>
2.4.2	<i>Napojení na stávající síť technického vybavení.....</i>	<i>13</i>
2.5	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	13
2.5.1	<i>Geomorfologie</i>	<i>13</i>
2.5.2	<i>Geologie</i>	<i>14</i>
2.5.3	<i>Tektonika</i>	<i>14</i>
2.5.4	<i>Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin a sesuvná území</i>	<i>14</i>
2.5.5	<i>Hydrogeologie.....</i>	<i>15</i>
2.5.6	<i>Geotechnické poměry</i>	<i>15</i>
2.6	Poloha vůči záplavovému území.....	17
2.7	Dotčené pozemky	17
2.8	Přístup na staveniště.....	17
2.9	Zajištění vody a energií po dobu výstavby.....	17
2.9.1	<i>Voda.....</i>	<i>17</i>
2.9.2	<i>Elektrická energie.....</i>	<i>18</i>
2.9.3	<i>Kanalizace</i>	<i>18</i>
2.9.4	<i>Telefon</i>	<i>18</i>
3.	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	18
3.1	Účel užívání stavby.....	18
3.2	Trvání stavby.....	18



3.3	Charakter stavby	19
3.4	Etapizace výstavby	19
3.5	Údaje o dotčené železniční dráze	19
3.6	Projektované kapacity stavby	19
3.7	Údaje o ochraně stavby	20
3.8	Údaje o dodržení technických požadavků na stavby	20
3.8.1	<i>Technické požadavky</i>	20
3.8.2	<i>Obecné technické požadavky na bezbariérové užívání stavby</i>	21
3.9	Údaje o splnění požadavků	21
3.9.1	<i>Dotčené orgány</i>	21
3.9.2	<i>Jiné požadavky</i>	22
3.10	Seznam výjimek a úlevových řešení	22
4.	Orientační údaje stavby	22
4.1	Základní údaje o kapacitě stavby	22
4.2	Celková bilance nároků stavby	23
4.2.1	<i>Energetická bilance</i>	23
4.3	Celková spotřeba vody	24
4.4	Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod	24
4.5	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě ..	25
4.6	Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	25
5.	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	25
6.	Přehled výchozích podkladů	25
6.1	Závazné podklady k provedení díla	25
6.1.1	<i>Zadávací dokumentace v rozsahu:</i>	25
6.2	Ostatní výchozí podklady	25
7.	Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami	26
8.	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	27
9.	Zdůvodnění stavby a jejího umístění	30
9.1	Zdůvodnění nezbytnosti stavby	30



9.2	Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby	31
9.3	Zdůvodnění umístění stavby	31
9.4	Orientační náklady stavby	31
10.	Členění přípravné dokumentace	31
10.1	Členění přípravné dokumentace	34
10.2	Obsah přípravné dokumentace	34
10.3	Rozsah přípravné dokumentace	38
11.	Použité zkratky	41

SEZNAM TABULEK:

TABULKA 1 KÁCENÍ	23
TABULKA 2 ÚSPORA PRACOVNÍKŮ	23
TABULKA 3. PŘEVODNÍ TABULKA ČLENĚNÍ DOKUMENTACE DLE PŘEDPISŮ SŽDC, S.O. A VYHL. 499/2006 Sb.	32





1. ÚVODNÍ ÚDAJE

Údaje o stavbě

Název stavby:	„Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace stavby (PD) dle Směrnice GR ŠZDC č. 11/2006
Charakter stavby:	Liniová stavba
Číslo ISPROFIN:	327 321 4901
Číslo ISPROFOND:	521 372 0006
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 dopravný: zast. Straky zastávka, výhybna Straky, žst. Čachovice (vše mimo traťové úseky)
Region:	Středočeský
Krajský úřad:	Středočeský kraj
Městský úřad:	Mladá Boleslav
Obecní úřady:	Nymburk, Všechlapy u Nymburka, Krchleby u Nymburka, Všejanya, Dvory u Nymburka, Jizbice u Nymburka, Smilovice, Vlkava, Čachovice, Všejanya, Straky
Katastrální území:	k.ú. Nymburk, k.ú. Všechlapy u Nymburka, k.ú. Krchleby u Nymburka, k.ú. Všejanya, k.ú. Strahy, k.ú. Újezdec u Luštěnic, k.ú. Bratronice u Luštěnic, k.ú. Dvory u Nymburka, k.ú. Jizbice u Nymburka, k.ú. Straky, k.ú. Vlkava, k.ú. Čachovice
Začátek stavby:	zast. Straky zastávka km 6,412 ve staničení trati č. 071 Nymburk – Mladá Boleslav (s přesahem technologických profesí do žst. Nymburk)
Konec stavby:	žst. Luštěnice km 16,413 ve staničení trati č. 071 Nymburk – Mladá Boleslav (s přesahem technologických profesí do žst. Mladá Boleslav hl.n.)

Rozsah úseku stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“:

❖ TÚ Nymburk - Straky	km 0,000 – 6,412
❖ zast. Straky zastávka	km 6,412 – 6,467
❖ výhybna Straky	km 6,467 – 7,305
❖ TÚ Straky – Čachovice	km 7,305 – 11,246
❖ Žst. Čachovice	km 11,246 – 12,224
❖ TÚ Čachovice – Luštěnice	km 12,224 – 16,413

Datum zpracování dokumentace: září 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 IGEO - 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
Ing. Jiří Zákravský

THOO – požární bezpečnost staveb č. 0001340
IDOO - dopravní stavby č. 0000479

2. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. 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 (prakticky celý úsek kromě trasy vedené přes Nymburk), 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:

- ⇒ Traťový úsek žst. Nymburk - zast. Straky zastávka: úsek s přesahem technologických profesí přes hranice stavby je vedeny na stávajícím drážním tělese, stavební činnost se zde neuvažuje. Kromě části úseku vedené přes Nymburk v intravilánu a okraje obce Veleliby přiléhající k žst. Veleliby trasa míjí zastavěné oblasti.
- ⇒ zast. Straky zastávka: v extravilánu mezi obcemi Krchleby a Straky (cca 2 km od každé z nich) vesměs v blízkosti zemědělsky využívaných ploch.
- ⇒ výhybna Straky: v extravilánu mezi obcemi Krchleby a Straky (cca 2 km od každé z nich) vesměs v blízkosti zemědělsky využívaných ploch.
- ⇒ Traťový úsek Straky – Čachovice: kromě zastávky Všejanya situované v obci trasa vede kompletně v extravilánu.
- ⇒ Žst. Čachovice: železniční stanice se nachází v obci Čachovice mezi industriální zónou vpravo trati a městskou zástavbou vlevo.
- ⇒ Traťový úsek Čachovice – Luštěnice: trasa vedená v extravilánu, vesměs v blízkosti zemědělsky využívaných ploch, míjí po pravé straně místní část obce Vlkava, Bor a místní část obce Smilovice, Újezd.

Stavba leží na území Středočeského kraje, prochází územím obcí Nymburk, Všechlapy u Nymburka, Krchleby u Nymburka, Všejanya, Dvory u Nymburka, Jizbice u Nymburka, Smilovice, Vlkava, Čachovice, Všejanya, Straky.

Rozhodující stavební činnost bude probíhat na pozemcích dráhy, které leží v katastrálních územích Nymburk, Všechlapy u Nymburka, Krchleby u Nymburka, Všejanya, Struhy, Újezdec u Luštěnic, Bratronice u Luštěnic, Dvory u Nymburka, Jizbice u Nymburka, Straky, Vlkava, Čachovice.

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, 2. 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 nabyly 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, 2. 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, 2. 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, 2. stavba“ a „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. 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.: 036924/2013/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, 2. 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 – **bylo splněno**.
 - Respektování výškové úrovně původního pevného dna a plynulosti náběhů koryt u žel. mostu, propustcích a přeložce koryta Dobrovky (týká se související 1. stavby).
 - Zpracování povodňového a havarijního plánu na přestavbu žel. mostu přes Vlkavu - **bude součástí dokumentace pro stavební povolení**.

2.3.2 SEZNAM VÝJIMEK A ÚLEVOVÝCH ŘEŠENÍ

Řešená stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. 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 přilehlé silniční sítě - silnice I - III. třídy, městské a místní komunikace, souběžné zpevněné cesty a přístupové panelové provizorní komunikace.

Železniční dopravní systém

Zůstává stávající dopravní napojenost včetně zachování napojení požadovaných železničních vleček.

2.4.2 NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ SÍTĚ TECHNICKÉHO VYBAVENÍ

Stavba bude napojena na stávající sítě 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 středopleistocenních teras a širokými nivami nevýrazných mělkých údolí v povodí Vlkavy. Plochá pahorkatina až rovina při dolním toku Vlkavy patří Milovické tabuli. Ta představuje erozně denudační reliéf se zarovnanými povrchy.

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

Provincie – Česká vysočina

Subprovincie – Česká tabule

Oblast – Středočeská tabule

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 slínité 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 konkrce.

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 coniak 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 písčitými 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 rozvrženého z reliktů 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 poddoloovaných 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 přípovrchové zóny je charakterizován nízkou transmisivitou ($< 10^{-4}$ m²/s) a chemickým typem Ca-Na-HCO₃, spodní 1. vrstevní kolektor je charakterizován střední transmisivitou ($10^{-4} - 10^{-3}$ m²/s) a chemickým typem Ca-Mg- HCO₃.

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

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

2.5.6 GEOTECHNICKÉ POMĚRY

V této kapitole jsou uvedeny všeobecně platné informace o vlastnostech zemin pro použití do tělesa liniových staveb a o zeminách 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 zemin byla zrnitost zemin, resp. obsah jemnozrnné frakce (“f”), která do největší míry ovlivňuje fyzikální a technologické vlastnosti zemin (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
R3	střední	50 – 25	středně pevná	P3
		25 – 15	měkká	P4
R4	nízká	15 – 5		
R5	velmi nízká	5 – 1,5	velmi měkká	P5
R6	extrémně nízká	1,5 – 1,0		
		1,0 – 0,5	extrémně nízká	P6
		< 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 (rozzřvače, skalní lžíce, kladiva). Jedná se o třídy 4 d), e), 5. třída dle ČSN 73 3050

III. třída - K rozpojování je nutné použít nejtěžší rozzřvače, nejtěžší hydraulická kladiva nebo trhačí 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, 2. 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 staveniště) 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 Čachovice vjezd/výjezd ze silnice III. třídy č.3322
- Výhybna Straky vjezd/výjezd ze silnice II.třídy č. II/332.

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, 2. 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 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 rozvody el. energie 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, 2. 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, 2. 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, 2. 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. Bude zahájena výstavba pozemních objektů technologických budov, rozšíření násypového tělesa v místě výhybny Straky a zahájeny výkopové práce pro kabelové trasy. Doba výstavby 4 měsíce.

SP č.1 - Výstavba liché skupiny kolejí v ŽST Čachovice, dokončení násypového tělesa ve výhybně Straky, pokračují práce na výstavbě technologických budov a výkopové práce pro kabelové trasy. V činnosti stávající zabezpečovací zařízení. Doba výstavby 1,5 měsíce. Po cca 14 dnech zahájena montáž technologie do techn. budov.

SP č.2 – 14 denní nickolejná výluka. Realizace zhlaví ve stanicích s napojením na definitivní stav z předchozího postupu. Dokončení výhybny Straky, 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. Vlečka AUTOMOT a.s. bez provozu.

SP č.3 - Výstavba hlavní koleje ŽST Čachovice, dokončení mostu SO 11-20-01 a nástupiště SO 11-14-01. Doba výstavby 2 měsíce.

Etapizace výstavby je podrobněji řešena v části B.12 Organizace výstavby.

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 (CLS128 Nymburk hl.n. – Mladá Boleslav hl.n.)

Trať: č. 071 Nymburk – Mladá Boleslav (dle Směrnice GŘ SŽDC č. 30 kód CLS128)

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, 2. stavba“ nejsou památkové objekty, závažně chráněná území, evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

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 zkoušce 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 pláň 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 (v zast. Straky zastávka i v žst. Čachovice) jsou řešeny jako mimoúrovňové, s nástupní hranou 0,55 m nad temenem kolejnice, s přístupovou komunikací ve sklonu maximálně 1:12.

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.

⇒ Dopisem č.j.: 0521/2012 ze dne 8.1.2013 vznesla obec Všejanya požadavek na osazení přejezdu P2790 závorami.

Bylo řešeno: *Na železničním přejezdu se navrhuje zřídit nové světelné přejezdové zabezpečovací zařízení typu PZS 3ZBI, tzn. s pozitivní signalizací a doplňkovou výstrahou pomocí závorových břevn. Bude zřízena také signalizace pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Přejezd bude osazen výstražníky se závorovými břevny vpravo ve směru jízdy na přejezd. Na obou výstražnících pak budou zřízeny doplňkové výstražníkové skříně, které budou nasměrovány do přilehlých komunikací. Základní výstražník „A“ bude nasměrován do ulice „Zavadilská“, doplňkový výstražník bude nasměrován do ulice „Pod Horama“. Základní výstražník „B“ bude nasměrován do ulice „Nádražní“, doplňkový výstražník bude nasměrován na nástupiště zastávky Všejanya.*

⇒ Obec Straky, jak bylo potvrzeno na ústním jednání dne 7.3.2013 na OÚ Straky, požaduje zachování zastávky Straky, ačkoli není v pravidelné dopravě využívána. Výhledově se uvažuje s vedením cyklostezky v koridoru přes bývalý železniční přejezd v km cca 7,175. Dalším požadavkem obce je rekonstrukce přejezdu na silnici II/332 v km 6,461.

Bylo řešeno: *Zřízením druhé koleje pro vyhýbání vlaků by za přítomnosti nástupiště nabyla dopravní Straky statut železniční stanice. S ohledem na požadavek vyhlášky č. 177/1995 Sb. o vybavení železničních stanic a zastávek, která u nově zřizovaných stanic vyžaduje např. úschovnu zavazadel či odbavovací zařízení, budou výhybna a zastávka dva odlišné tarifní body s názvy: výhybna Straky a zast. Straky zastávka. Na zastávce je navrženo zřízení nástupiště délky 30m v nové poloze, před přejezdem, v km 6,461. Zastávku by tak mohli využívat cyklisté a turisté. Z důvodu budoucího trasování plánované cyklostezky byla také posunuta výhybka č. 1 výhybny Straky co nejbližší k přejezdu. S rekonstrukcí železničního přejezdu na silnici II/332 v km 6,461 je v dokumentaci uvažováno.*

Poznámka: OÚ Straky své požadavky do termínu odevzdání dokumentace nepotvrdila písemně, proto bude získání tohoto vyjádření jedním z požadavků na další přípravu stavby popsán v předmětné kapitole části dokumentace B.1 Souhrnná technická zpráva.



3.9.2 JINÉ POŽADAVKY

Pro stavbu „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“ 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, 2. 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:

❖ TÚ Nymburk - Straky	km 0,000 – 6,412
❖ zast. Straky zastávka	km 6,412 – 6,467
❖ výhybna Straky	km 6,467 – 7,305
❖ TÚ Straky – Čachovice	km 7,305 – 11,246
❖ Žst. Čachovice	km 11,246 – 12,224
❖ TÚ Čachovice – Luštěnice	km 12,224 – 16,413

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

Začátek stavby: zast. Straky zastávka km 6,412 ve staničení trati č. 071 Nymburk – Mladá Boleslav (s přesahem technologických profesí do žst. Nymburk)

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

Délka stavby: 10,001 km (mimo přesahy technologických profesí)

Rekonstruované dopravy: zast. Straky (nově výhybna Straky), žst. Čachovice

Nové dopravní: zast. Straky zastávka

Zabezpečovací zařízení:

SZZ 3. kategorie typu elektronické stavědlo:

výh. Straky, žst. Čachovice

TZZ 3. kategorie typu AH bez hradla na trati:

TÚ Veleliby - Straky, TÚ Straky - Čachovice, TÚ Čachovice - Luštěnice

Železniční svršek:

49 E1	nový	3270	m
S 49	užitý	218	m

Kolejové lože:

nové kolejové lože frakce 31,5/63	7786	m ³
recyklované kolejové lože frakce 31,5/63	0	m ³
drážní stezky z drti	1982	m ³



Počet nově vložených výhybek:

tvar S 49 8 ks

Sanace žel. spodku:

staniční koleje 3400 m

traťové koleje 88 m

Elektrický ohřev výměn:

Výhybna Straky 2 ks výhybek

ŽST Čachovice 2 ks výhybek

Železniční přejezdy:

nové přejezdové konstrukce: 2 ks

zabezpečené: 9 ks

z toho nově: 4 ks

rušené: 1 ks

Nástupiště (vše 0,55 m nad TK):

ostrovní rekonstrukce žst. Čachovice 60 m

vnější nové zast. Straky zastávka 30 m

rekonstrukce žst. Čachovice 60 m

Žel. mosty, propustky:

mosty rekonstrukce 1 ks

propustky rekonstrukce 2 ks

demolice (bez náhrady) 0 ks

návěstní lávky 0 ks

Demolice: ? m³
Požadavky na zábory cizích pozemků:

trvalé celkem 2673 m²

dočasné celkem ? m²

trvalé zábory ZPF** ? m²

trvalé zábory PUPFL** ? m²

Tabulka 1 Kácení

odstranění křovin	m ²	600
kácení s odstraněním pařezů do průměru 0,5 [m]	ks	194
kácení s odstraněním pařezů do průměru 0,9 [m]	ks	6
kácení s odstraněním pařezů přes průměr 0,9 [m]	ks	0

Tabulka 2 Úspora pracovníků

Funkce	Počet pracovníků ve stávajícím stavu	Počet pracovníků po realizaci projektu	Úspora pracovníků
Výpravčí Čachovice	5,445	0	5,445
Celkem	5,445	0	5,445

Poznámka: Protože předkládaná stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“ je podmíněná stavbou „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“, je potřeba uvést, že už po realizaci 1. stavby dojde k úspoře 48 provozních pracovníků.

4.2 CELKOVÁ BILANCE NÁROKŮ STAVBY

4.2.1 ENERGETICKÁ BILANCE

Energetická bilance - EOv:



Název odběru	P_i [kW]	P_s [kW]
EOV Výhybna Straky	19	19
EOV ŽST Čachovice	15	15
Celkem	34	34

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

Název odběru	P_i [kW]	P_s [kW]
Přejezd v km6,461	5	3
Zastávka Všejanya	11,5	5
ŽST Čachovice	42	26
Celkem	58,5	34

– navrhovaný stav:

Název odběru	P_i [kW]	P_s [kW]
Výhybna Straky	57,5	49,5
Zastávka Straky	0,2	0,2
Zastávka Všejanya	11,5	5
ŽST Čachovice	108	70
Celkem	177,2	124,7

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..

V novém stavu pro napájení nové trafostanice 22/0,4kV zřizované ve výhybně Straky bude realizována přípojka VN 22kV. Bod napojení na distribuční síť byl stanoven společností ČEZ Distribuce a.s. v rámci stanoviska k žádosti o připojení. Napojení přípojky bude provedeno odbočením ze stávajícího stožáru stávající venkovní linky VN 22kV. Vlastní přípojka bude řešena venkovním vedením VN 22kV na betonových podpěrách trasovaným podél železniční trati cca ve vzdálenosti 20m od osy koleje. Na konci přípojky bude venkovní vedení ukončeno kabelovým svodem zavedeným do objektu s trafostanicí, kabelové vedení VN 22kV bude mezi stožárem a trafostanicí uloženo v zemi v souladu s požadavky platných ČSN a směrnic platných v síti SŽDC s.o..

Úsek přípojky řešený venkovním vedením je navržen v délce 1820m, úsek navržený kabelovým vedením v zemi je dlouhý 65m. Od místa odbočení ze stožáru distribuční sítě (přípojnice odpínače) je zařízení v majetku odběratele tj. SŽDC s.o..

4.3 CELKOVÁ SPOTŘEBA VODY

V rámci stavby nedochází k výstavbě nových technologických objektů s vodovodní přípojkou. Spotřeba vody oproti stávajícímu stavu tak nebude navýšena. Obecně lze říci, že jedním z důsledků stavby bude snížení počtu zaměstnanců a z toho plynoucí snížení počtu obsazených stanic se sociálním vybavením na trati a v dopravních čehož následkem bude také předpokládané snížení celkové spotřeby vody.

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 stanic).



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 : 1.3.2016
Konec stavby : 10.11.2016
Délka stavby : 255 dní

Základním předpokladem - časovým údajem pro realizaci stavby je zajištění úplné - nickolejné výluky traťového úseku Velelily – Luštěnice (mimo). Termín výluky je potřeba přizpůsobit požadavku společnosti Škoda a.s. (paralelně s termínem celozávodní dovolené).

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

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, 1. stavba“, tj. některá jsou pro stavbu „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. 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 silnoprůdová 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 silnoprůdává 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, 2. 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, 2. stavba“ řeší úpravy v úseku mezi ŽST Luštěnice (včetně) – ŽST Mladá Boleslav hlavní nádraží (minimální rozsah z důvodu nového zabezpečovacího zařízení). Předkládaná stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“ je navazující na 1. stavbu a její realizace je potřebná k dosažení kýženého efektu navýšení kapacitnosti celého úseku Nymburk – Mladá Boleslav.

Neopomenutelným efektem stavby je také zvýšení bezpečnosti jak pro silniční dopravu na přejezdech s úrovně 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, 2. 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 křížovat vlaky nákladní dopravy o délce 650 m a bylo přistoupeno k realizaci výhybny Straky v omezujícím mezistaničním úseku Nymburk - Čachovice.

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 1. stavby dojde k úspoře 32 provozních pracovníků. K další úspoře (10 pracovníků) dojde v souvislosti s realizací předkládané stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba“.

9.3 ZDŮVODNĚNÍ UMÍSTĚNÍ STAVBY

Umístění stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. 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 „střední výsledné“ v úseku Veleliby (mimo) – Luštěnice (mimo) a varianty „STŘED-U“ v žst. Čachovice.

9.4 ORIENTAČNÍ NÁKLADY STAVBY

Orientační náklady stavby jsou cca 394 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 zpřehlednění orientace v předkládané dokumentaci bylo potřeba vytvořit klíč – Tabulku 3. – viz níže.



Tabulka 3. 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



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
	B.8 Zásady organizace výstavby	B.12 Organizace výstavby
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 Koordinační situační výkres	C.2 Koordinační 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

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 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 - *neobsazeno*

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 - *neobsazeno*

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 09-01-01 Výhybna Straky, SZZ

PS 11-01-01 ŽST Čachovice, SZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 08-01-01 Veleliby - Straky, TZZ

PS 10-01-01 Straky - Čachovice, TZZ

PS 12-01-01 Čachovice - Luštěnice, TZZ

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 09-01-01 Veleliby - Ml. Bobeslav, DOZ

D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

D.2.1 Kabelizace včetně přenosových systémů

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

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

PS 09-02-01 Výhybna Straky, místní kabelizace

PS 11-02-01 ŽST Čachovice, místní kabelizace

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

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



D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

- PS 07-02-01 ŽST Velebily, telefonní zapojovač
- PS 09-02-02 Výhybna Straky, telefonní zapojovač
- PS 09-02-04 Výhybna Straky, ASHS
- PS 09-02-05 Výhybna Straky, EZS
- PS 09-02-06 Výhybna Straky, sdělovací zařízení
- PS 11-02-02 ŽST Čachovice, telefonní zapojovač
- PS 11-02-05 ŽST Čachovice, ASHS
- PS 11-02-06 ŽST Čachovice, EZS
- PS 11-02-07 ŽST Čachovice, sdělovací zařízení

D.2.3 Informační zařízení

- PS 07-02-02 ŽST Velebily, rozhlasové zařízení
- PS 09-02-03 Výhybna Straky, rozhlasové zařízení
- PS 10-02-01 ZAST. Všejanya, rozhlasové zařízení
- PS 11-02-03 ŽST Čachovice, rozhlasové zařízení
- PS 11-02-04 ŽST Čachovice, kamerový systém

D.2.4 Rádiové spojení

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

D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika

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

D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN

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

E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

E.1.1 Železniční spodek a svršek

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

E.1.2 Nástupiště

- SO 09-14-01 Zast. Straky, nástupiště
- SO 11-14-01 ŽST Čachovice, nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

- SO 09-13-01 Železniční přejezd, ev. km 6,461
- SO 11-13-01 Železniční přejezd, ev. km 11,404
- SO 02-13-01 Drobné stavební úpravy zabezpečovaných železničních přejezdů, 2. stavba



E.1.4 Mosty, propustky a zdi

- SO 09-21-01 Železniční propustek, ev. km 6,928
- SO 11-20-01 Železniční most, ev. km 12,046
- SO 11-21-01 Železniční propustek, ev. km 12,190

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

E.1.5.3 Úpravy, přeložky VN, NN

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

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

- SO 04-74-01 Ochrana kabelů Telefonica O2 v žkm 0,600 - 0,880
- SO 04-74-02 Ochrana kabelů Telefonica O2 v žkm 1,968 – 2,700
- SO 09-74-01 Ochrana kabelů Telefonica O2 v žkm 9,755
- SO 11-74-01 Úprava a ochrana kabelů Telefonica O2 v žkm 11,375 – 11,395

E.1.8 Pozemní komunikace

- SO 09-30-01 Výhybna Straky, přístup k technologické budově
- SO 02-30-01 Dopravní trasy, 2.stavba

E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

- SO 02-42-01 Úsek stavby Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav - 2 .stavba, Drobná architektura, oplocení
- SO 09-40-01 Výhybna Straky, technologická budova
- SO 09-43-01 Zast. Straky, orientační systém
- SO 09-45-01 Výhybna Straky, demolice
- SO 11-40-01 ŽST Čachovice, technologická budova
- SO 11-40-02 ŽST Čachovice, stavební úpravy ve VB
- SO 11-41-01 ŽST Čachovice, přístřešky pro cestující
- SO 11-43-01 ŽST Čachovice, orientační systém
- SO 11-45-01 ŽST Čachovice, demolice

E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

E.3.4 Ohřev výměn

- SO 09-64-01 Výhybna Straky, elektrický ohřev výhybek
- SO 11-64-01 ŽST Čachovice, elektrický ohřev výhybek

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

- SO 09-62-01 Výhybna Straky, rozvod nn a osvětlení
- SO 09-62-02 Výhybna Straky, přípojka vn 22kV
- SO 09-62-03 Zastávka Straky, osvětlení
- SO 10-62-01 Zastávka Všejanya, úprava rozvodu nn a osvětlení
- SO 11-62-01 ŽST Čachovice, úprava rozvodu nn a osvětlení

E.3.8 Vnější uzemnění

- SO 09-65-01 Výhybna Straky, technologická budova - vnější uzemnění
- SO 11-65-01 ŽST Čachovice, technologická budova - vnější uzemnění



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



