

**Technické podmínky č. j.**

pro přípravnou dokumentaci a projekt stavby

**„Rekonstrukce mostu v km 15,288 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka“****Shrnutí**

Místem rekonstrukce je železniční most přes ulici Koněvova v Mladé Boleslavi ve Středočeském kraji. Stavba se nachází na dvou tratích a to v evd.km 15,288 na trati TÚ 1431 (dle TTP č. 541A, dle JŘ pro cestující č. 064) na evd.km 73,566 na trati TÚ 0901 (dle TTP č. 537, dle JŘ pro cestující č. 070). Obě tratě spadají podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, do kategorie celostátní dráha. Obě disponují traťovou třídou zatížení C2 a nejsou elektrizované. Povolená traťová rychlost na daném úseku tratě č. 541A je 60 km/h a rychlost na mostě je mostě je 40 km/h. traťová rychlost na daném úseku tratě č. 537 je 100 km/h a na mostě po dokončení související neinvestiční akce „Trať 070 Praha – Turnov, úsek Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou“ bude 100 km/h. Trať číslo jedna má označení TÚ 1431 Mladá Boleslav hl.n. – Stará Paka a spadá do kompetence OŘ Praha. Trať číslo dva má označení TÚ 0901 Mladá Boleslav hl.n. - Turnov a spadá do kompetence OŘ Hradec Králové. Samotný most byl v roce 2009 převeden do kompetence OŘ Praha. Trať je zařazena dle platného předpisu 18/86-PMR do 2.třídy.

Předmětem veřejné zakázky je stavba s názvem „Rekonstrukce mostu v km 15,288 trati Mladá Boleslav hl. n. – Stará Paka“, (dále jen „stavba“). Rekonstrukce bude spočívat ve výměně obou stávajících nosných konstrukcí a spodních staveb za nové. Dojde také k rozšíření průjezdného profilu pod mostem na dva jízdní pruhy a chodník s pruhem pro cyklisty. Hlavním důvodem rekonstrukce je zlepšení průjezdnosti a tím i zvýšení bezpečnosti provozu pod mostem. Dalším důvodem je zajištění dobrého technického a stavebního stavu stavby a zlepšení současných provozních parametrů.

Stávající nosné konstrukce jsou ocelové, trémové, dvojčité, prosté. Jedna je se zapuštěnou mostovkou, druhá bez mostovky. Ukončení konstrukcí je kolmé. Rozměry konstrukcí jsou: délka 10,5 a 11,06 m, šířka: 4,8 m, rozpětí: 10,0 a 10,06 m. Spodní stavba je tížná železobetonová založená plošně z roku 1965. Prostorové uspořádání pod stavbou činí: kolmá světlost: 8,3 a 8,5 m; volná šířka podjezdu: 5,1 m; volná výška vlevo nad komunikací 3,95 m; volná výška vpravo nad komunikací: 4,07m. Železniční svršek disponuje dvěma kolejemi tvarem kolejnic S 49, tvar podkladnic je žebrový.

Budou respektovány především:

- obecně platné předpisy, zejména zákony č. 266/1994 Sb. o drahách, č. 183/2006 Sb. stavební zákon a jejich prováděcí vyhlášky,
- technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému, zejména TSI CCS, TSI ENE, TSI PRM a TSI INF,
- technické normy, uvedené v obecně závazných vyhláškách nebo zezávněné dokumentem SZDC,
- TKP staveb státních drah a další dokumenty a předpisy SZDC.
- Směrnice 30/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR

Součástí zakázky je též vydání územního rozhodnutí, popř. vydání vyjádření stavebního úřadu podle § 15 stavebního zákona.

PD bude obsahovat v souhrnné technické zprávě vymezení rozsahu stavební a technologické části stavby podle aktuálního číselníku „Přehled traťových a definičních úseků“ (tj. TUDU a staničení (km)) – viz SZDC

(ČD) M 12 Předpis pro jednotné označování tratí a kolejí a SR 12 (M) Služební rukověť k předpisu pro jednotné označování tratí a kolejí v IS ČD, oboje č.j. 59 792/99-029 ze dne 20.10.1999, v platném znění.

Stavba bude koordinována s jinými záměry v dané lokalitě a se stavbami SŽDC, zejména:

- „Technická pomoc – ověření realizovatelnosti SSZ Koněvova – U zastávky, 1/2015, Objednatel: Škoda Auto a.s.; Zhotovitel: Valbek, spol. s.r.o. (vypracovala: ██████████, zodp. projektant: ██████████, tech. kontrola ██████████)“;
- „Trať 070 Praha – Turnov, úsek Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou“ (opravná akce SŽDC OŘ Hradec Králové, projekt TDI s. r. o. 02/2015, předpoklad realizace 2015);
- „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ (investice SŽDC SSZ, projekt SUDOP PRAHA a. s. 2014, předpoklad realizace 2014 – 2015).

### Dopravní technologie

Provozní a dopravní technologie bude zpracována dle Směrnice GR SŽDC č. 11/2006.

Pro stanovení výhledového rozsahu dopravy a její organizaci osloví projektant objednatel osobní dopravy (MD O190 a KÚ StčK) a tento následně potvrdí SŽDC O26. Výhledový rozsah nákladní dopravy bude uvažován dle projektu stavby „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“.

### Organizace výstavby

Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).

Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolejí, popř. ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku v daném stavebním postupu – časovém období.

Maximální délka výluky každé z traťových kolejí je 4 + 14 dní nepřetržitě. Případně bude zvážena realizace provizorních odboček. Omezení traťové koleje Ml.Boleslav hl.n. – Ml.Boleslav město musí být projednána s vlečkaři zaústěnými do žst. Ml.Boleslav město, výluka 14N Ml.Boleslav hl.n. – Ml.Boleslav město se předpokládá v době dovolené Škoda Auto, a.s.

V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí / ZZ:

- délka trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u významných denních nebo nočních výluk)
- vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky / návěstidlem / kilometricky)
- činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízd vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích).
- stručný rozsah prací
- počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout

V dokumentaci budou vyznačeny předpokládané plochy zařízení staveniště, nutné pro výstavbu jednotlivých SO a PS, vytipovány přípojné body elektrické energie, telefonu, vody popř. plynu včetně řešení nutného sociálního zázemí pro pracovníky. Podmínky napojení na inženýrské sítě pro účely zařízení staveniště budou předběžně projednány se správcí sítí.

### Sdělovací zařízení

Bude navržena ochrana stávajících optických a metalických kabelů. Součástí konstrukce mostu bude navržen kabelový žlab pro uložení stávající kabelizace.

## **Železniční svršek, spodek**

Součástí stavby bude rekonstrukce železničního svršku v rozsahu, dotčeném rekonstrukcí mostu. Železniční svršek bude navržen soustavy S49 s pružným bezpodkladnicovým upevněním, v případě prvkové nebo přímo pojížděné mostovky s pružným upevněním na mostnicích, popř. na mostovce.

Bude doloženo, že rekonstruovaný most v obou kolejích vyhovuje těmto stavům:

- navazující traťové úseky v současném stavu,
- souběh dvou jednokolejných tratí (tj. se zrušením přesmyku trati 541A nad tratí 537),
- rozšíření obvodu stanice až přes most (tj. se zrušením přesmyku trati 541A nad tratí 537 a zároveň osová vzdálenost 4,75 m).

Železniční spodek bude rekonstruován v rozsahu, vyplývajícím z nové polohy kolejí na mostě (rozšíření stezky nebo zvýšení nivelety) a přestavby spodní stavby (úprava zemního tělesa, zesílená konstrukce pražcového podloží). Pro tyto práce bude zpracován geotechnický průzkum dle předpisu SŽDC S4 Železniční spodek.

## **Mostní objekty**

Nové konstrukce umělých staveb musí být navrženy dle ČSN EN 1991-2 na LM 71 se součinitelem  $\alpha = 1,21$  (dle 18/86-PMR - 2.třída).

Prostorové uspořádání umělých staveb musí být zajištěno podle Směrnice 30.

Konstrukce mostu a POV musí umožňovat rekonstrukci mostu za nepřetržité výluky každé koleje nejvýše 14 N s tím, že tato výluka v trati 541A se musí konat výhradně v době celozávodní dovolené v závodě Škoda Auto a. s., Mladá Boleslav. Omezení provozu pod mostem na pozemní komunikaci je možné jen v rozsahu, který akceptuje její správce.

## **Trakční vedení a silnoproudá zařízení**

Stávající veřejné osvětlení dotčené stavbou mostu bude obnoveno v rozsahu projednaném se správcem osvětlení.

## **Životní prostředí**

Část dokumentace „Vliv stavby na životní prostředí“ bude zpracována v obecné rovině a členěna následovně:

B. 3. Souhrnná technická zpráva – popis jednotlivých složek životního prostředí (důraz bude kladen na kapitoly: odpadové hospodářství, hluk ze stavební činnosti, dendrologie (v případě kácení, které bude pouze v malém rozsahu a bude ho zajišťovat příslušné oblastní ředitelství (OŘ), je nutné do dokladové části doložit dohodu s OŘ). Vzhledem k umístění v blízkosti toku Jizery, bude zpracován povodňový a havarijný plán.

Upozorníme, že stavební záměr, se nachází v trase Nadregionálního biokoridoru Dalovice.

Z důvodu spolufinancování stavebního záměru z prostředků EU bude zajištěno odůvodněné stanovisko orgánu ochrany přírody dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny k lokalitám NATURA 2000. Na základě odůvodněného stanoviska k lokalitám NATURA 2000 bude příslušný orgán ochrany přírody požádán o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Ihned po obdržení budou vyjádření předána na oddělení životního prostředí SSZ.

## **Geodetická dokumentace**

Geodetická dokumentace bude vyhotovena a předána v souladu s přílohou č.1 Směrnice GŘ SŽDC č. 11/2006, ve znění pozdějších změn a doplňků s úpravou v části I.3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů :

- jako třetí odstavec se se doplňuje „Body železničního bodového pole se navrhují, stabilizují, zaměřují a dokumentují podle Metodického pokynu ředitele SŽG Praha č.05/2011 (prozatímní) Pro tvorbu ŽBP - č.j. 2479/2011-SŽG PHA-Ř ze dne 1.12.2011“,
- stávající třetí odstavec se nahrazuje textem „Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven Metodickým pokynem ředitele SŽG Praha č.01/2012 (prozatímní) Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, fotokatalogy - č.j. 370/2012-SŽG PHA-Ř (účinnost 13.2.2012), (oba dokumenty jsou umístěny na adrese [www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni](http://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni))“,
- stávající čtvrtý odstavec se nahrazuje textem „Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací Správa železniční dopravní cesty a jinými subjekty č.j. 40952/2012-OIT (účinnost 1.4.2013) (dokument je umístěn na adrese [www.tudc.cz](http://www.tudc.cz))“,

Tato úprava se týká i odstavce Související dokumenty v základní části Směrnice GR SŽDC č.11/2006.

Železniční bodové pole (ŽBP) a železniční mapové podklady (ŽMP) pro projektování stavby v rozsahu hranic dráhy vyhotovené v roce 2014, které vyhovuje TKP staveb státních drah, dodá objednatel ve formátu Geodetické dokumentace část I.3 (GD-I.3).

V případě doplnění geodetických a mapových podkladů v projektové fázi stavby (při umístění nových objektů mimo stávající hranici dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů) je součástí zakázky jejich doplnění zhotovitelem dle požadavků projektanta.

Případné doplnění od objednatele převzatého ŽBP a převzatých ŽMP v projektové fázi stavby zajistí zhotovitel po dohodě se správcem ŽBP a ŽMP (SŽG Praha).

Schválil:

náměstek ředitele pro techniku

Dne: 1. 9. 2015