



**Správa železniční dopravní cesty, s. o.**  
**Stavební správa západ se sídlem v Praze**  
**Čj. 9094/2013-SSZ-ÚT**

**Příloha ke schvalovacímu protokolu**  
**čj.**

## **Posuzovací protokol** projektu stavby

### **„Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Český Brod“**

#### **1. Všeobecné údaje**

Projekt stavby zpracoval SUDOP PRAHA, a.s. v roce 2013 na podkladě veřejné obchodní soutěže.

Železniční stanice Český Brod leží v km 377,047 na hlavní trati Kolín - Praha. V traťovém úseku Poříčany - Praha se jedná o elektrizovanou tříkolejnou trať, která je součástí 1. tranzitního železničního koridoru Děčín - Praha - Česká Třebová - Brno - Břeclav a současně je i součástí III. tranzitního železničního koridoru Cheb - Plzeň - Praha - Česká Třebová - Přerov - Bohumín.

Cílem stavby je vybudování bezbariérového přístupu cestujících na nástupiště, prodloužení podchodu a rekonstrukce nástupišť. Tím dojde k odstranění problémových úrovněvých přechodů přes koleje a uvedení stavebních prvků žst. do normového stavu.

Rozhodujícími podklady pro zpracování projektu stavby byly:

- Přípravná dokumentace stavby „Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Český Brod“ z let 2008 a 2012 (aktualizace);
- Studie úprav nádraží a okolí nádraží v Českém Brodě, DIPRO, spol. s r. o. Modřanská 11/1387, 143 00 Praha 12. Dokončeno v 7/2007;
- Vyjádření SŽDC, s. o. Odbor provozování ŽDC č.j. 202/ORI/07 - OŘ ze dne 22. 08. 2007 ve věci prodloužení podchodu pro cestující v žst. Český Brod a rozsahu infrastruktury v této stanici;
- Jednotná železniční mapa 1:1000 žst. Český Brod - km 376,7 - 377,5 - Středisko železniční geodézie Praha;
- Vyhotovení geodetických podkladů pro přípravnou dokumentaci stavby, Ing. Jiří Mlejnecký, Žitná 90, 403 31 Ústí n. L.;
- Mapové podklady 1:10 000 a 1:1000. Údaje z katastru nemovitostí;
- Výsledky profesních rekognoskací železničních zařízení v žst. Český Brod, provedené v rámci zpracování PD a projektu stavby;
- Geologický a hydrologický průzkum v prostoru podchodu v žst. Č. Brod, SUDOP PRAHA a. s.;
- Posuzovací protokol přípravné dokumentace „Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Český Brod“ č. j. 14356/2012-SSZÚT;
- Stanovisko sekce 1. náměstka Ministerstva dopravy k investičnímu záměru „Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Český Brod“, č. j. 131/2012-910-IZD/2;
- Údaje od správců sítí, získané v průběhu zpracování projektu stavby;
- Oznámení o postradatelnosti zařízení železniční dopravy v žst. Český Brod, č. j. 6728/2013-OZŘP ze dne 18. 2. 2013;
- Geodetické zaměření pro projekt stavby, zpracovatel: SUDOP PRAHA a. s., středisko 204, březen 2013;

- Koordinační situace a geodetické zaměření související stavby města Český Brod (parkoviště u 1. nástupiště).

Zpracovatelem posuzovacího protokolu je Stavební správa západ v souladu s Typovým organizačním řádem Stavební správy.

## **2. Projednání dokumentace**

Projekt stavby byl v průběhu zpracování projednáván s právníckými i fyzickými osobami, jejichž práva by mohla být dotčena stavbou. Tento proces je k dnešnímu dni ukončen. Doklady o projednání jsou obsaženy v dokladové části H projektu stavby.

Městský úřad Český Brod, stavební odbor Vyjádřením č.j. MUCB10230/2012 ustoupil podle ustanovení §15 odst.2 stavebního zákona od vydání územního rozhodnutí z těchto důvodů:

1. Stavba je situována na pozemcích SŽDC a ČD v prostoru železniční stanice Český Brod.
2. Stavba je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.
3. Jedné se o úpravu stávajících objektů.

V průběhu zpracování a po dokončení byl projekt stavby projednán s příslušnými útvary a složkami SŽDC s.o a ČD a.s. (doklady o projednání jsou součástí přílohy H projektu stavby).

Přijaté připomínky z projednávání a posouzení projektu stavby byly do dokumentace zapracovány nebo jsou uvedeny v oddíle 6. tohoto posuzovacího protokolu.

## **3. Zdůvodnění stavby**

Důvodem stavby je komplexní modernizace stávajícího podchodu, přístupů na nástupiště a vlastních nástupišť. Součástí modernizace je i prodloužení podchodu pod sudou kolejovou skupinou s vyústěním na komunikaci na opačné straně stanice než je výpravní budova.

Zřízením bezbariérového přístupu a související rekonstrukcí nástupišť se zvýší bezpečnost a kultura cestování ve frekvenčně významném bodě příměstské osobní dopravy v okolí Prahy. Prodloužením podchodu se výrazně zlepší podmínky pro cestující přijíždějící ze spádových oblastí regionální autobusovou a individuální dopravou do navrhovaného autobusového terminálu a na parkoviště systému P+R v prostoru mezi kolejíštěm žst. a Klučovskou ulicí.

V rámci stavby budou uvedena nástupiště v celé návrhové délce do normového stavu, budou odstraněny stávající nedostatky s rozdílnou výškou nástupištních hran, špatným povrchem pochozí plochy bez vodících linií a barevného označení. Nová nástupiště budou kratší, se zídkami z L profilů a pochozí plochou ze zámkové dlažby a bezpečnostními prvky pro nevidomé a slabozraké. Také stávající zastřešení nástupišť nevyhovuje průjezdnému průřezu Z-GC a proto bude upraveno, včetně nových svodů dešťové vody a osvětlení.

V rámci stavby bude vybudován bezbariérový přístup na nástupiště od výpravní budovy a z přednádražního prostoru pomocí výtahů. Výtahy na nástupiště budou umístěny tak, že kolem nich bude možné procházet na druhé schodišťové rameno, což je v ranních a odpoledních dopravních špičkách nezbytné. Výtah u staniční budovy umožní bezbariérový přístup jak z vestibulu výpravní budovy, tak i z přednádražního prostoru. Výtahy jsou navrženy s dostatečnou hloubkou pro umístění dětské kočárky, invalidního vozíku i jízdního kola.

Prodloužení podchodu ve směru do Klučovské ulice je navrženo pouze pod kolejemi č. 4 a 6 ve stejném profilu, jako je stávající podchod. Nad východem z prodlouženého podchodu v prostoru dnešních kolejí č. 8 a 10 (v rámci stavby zkrácených) bude zřízen most přeložené příjezdové komunikace do areálu SŽDC OŘ Praha SBBH. Z prodlouženého podchodu budou cestující pokračovat v zářezu chodníkem, který vyústí do chodníku u Klučovské ulice. Podél čela mostu budou navržena oboustranná schodiště směřující na plochy do těsné blízkosti přeložené komunikace.

Bude rekonstruováno osvětlení v podchodu, bude vybudován informační systém, orientační systém pro cestující a kamerový systém.

#### **4. Navržené řešení a jeho zhodnocení**

Stavba je řešena v souladu se zadávacími podmínkami, tedy jako prodloužení stávajícího podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště. Prodloužením podchodu na severní stranu nádraží a napojením podchodu chodníkem na Klučovskou ulici bude zajištěn bezpečný přístup cestujících na nástupiště z druhé strany nádraží, z městské části nazývané Škvárovna. Zabráni se tak nelegálnímu prolézání cestujících dírou v plotě a přecházení přes koleje a někdy i přes odstavené nákladní vozy.

Stavba svým charakterem nijak nemění architektonický ráz dotčeného území. Z hlediska městského urbanismu bude její realizace přínosem vzhledem k bezpečnému propojení částí města po obou stranách železniční stanice.

Prodloužení podchodu vyvolá potřebu demolice stávající nevyužívané boční rampy u koleje č. 12 včetně zrušení této koleje. Zároveň budou koleje č. 8 a č. 10 ukončeny z lichého směru před prodlouženým podchodem jako kusé. Nad výstupem z prodlouženého podchodu bude zřízena nová příjezdová komunikace do areálu SŽDC OŘ Praha SBBH. Podél čela tohoto přemostění budou navržena oboustranná schodiště směřující na plochy do těsné blízkosti nové komunikace vedle výstupního chodníku.

Výtahy jsou navrženy tři. Jeden je umístěn u výstupního schodiště z podchodu směrem do přednádraží. Umožní zároveň bezbariérový vstup do podchodu i od pokladny ve výpravní budově. Další výtahy budou na nástupišti 2 a 3.

Součástí stavby je rekonstrukce a zkrácení stávajících ostrovních nástupišť 2 a 3. Důvodem je skutečnost, že při prověrce stavebně technického stavu nástupištních zídek a přeměření výšek nástupištních hran od TK i jejich vzdálenosti od os kolejí byl zjištěn nevyhovující stav. Proto bylo rozhodnuto o přestavbě nástupišť 2 a 3 a uvedení do normového stavu včetně zastřešení, které musí vyhovovat průjezdnému profilu Z-GC.

Popis rozhodujících PS a SO:

##### **PS 1210 Staniční zabezpečovací zařízení**

*Výchozí stav zabezpečovacího zařízení*

Stanice je ve stávajícím stavu zabezpečena hybridním staničním zabezpečovacím zařízením typu ETB s JOP. Návěstidla jsou světelná, přestavníky elektromotorické a hlídání volnosti kolejí zajišťují kolejové obvody KO 4300 s frekvencí 275 Hz. Vnitřní výstroj je umístěná ve stavědlové ústředně ve výpravní budově. Přilehlé traťové úseky Poříčany - Český Brod a Český Brod - Úvaly jsou zabezpečeny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatický blok AB3-88 převážně s kolejovými obvody KO 3102 s frekvencí 75 Hz, resp. KO 4300 s frekvencí 275 Hz. Stanice zůstane zabezpečena stávajícím zabezpečovacím zařízením ETB s JOP.

*Celkové řešení úprav zabezpečovacího zařízení*

Na staničním železničním zabezpečovacím zařízení budou provedeny pouze úpravy vyvolané rušením kolejí č. 7, 7a, 12 a úpravou kolejí č. 8, 10, které budou nově vedeny jako kusé manipulační koleje napojené pouze z lichého směru.

Budou přesunuta stávající odjezdová návěstidla L4, L6 z důvodu úpravy ostrovního nástupiště č. 3 a prodloužení užité délky kolejí č. 4, 6. Nové umístění návěstidel bude splňovat podmínky TNŽ 34 2620. Po výměně křižovatkové výhybky č. 33ab za jednoduchou výhybku s poloměrem oblouku 300 m bude umožněn odjezd z dopravní koleje č. 6 směrem na Úvaly rychlostí 50 km/h. Na návěstidlo L6 bude doplněna indikátorová tabulka s číslicí 5. Na nové výhybce č. 33 bude namontován přestavník z rušené výhybky. Na novou konfiguraci kolejiště budou upraveny stávající kolejové obvody KO 4300 275 Hz. Pro zapojení nově namontovaných venkovních prvků budou využity stávající kabely v hlavní kabelové trase ze stavědlové ústředny do kabelových objektů. Na zhlaví budou položeny nové místní kabely z kabelových objektů k novým prvkům v kolejišti. Informační bod systému automatického vedení vlaku (AVV) umístěný v koleji č. 4 před stávajícím návěstidlem L4 bude demontován a opětovně namontován 6 m před nově na situované návěstidlo L4.

Beze změny zůstane traťové zabezpečovací zařízení na přilehlých tratích.

Úpravy stávajícího SZZ budou provedeny bez provizorního zab. zař. ve výlukách vyvolaných stavebními pracemi. Před zahájením stavebních prací, bude provedena výměna desky nouzových obsluh, při které budou jednotlivé výhybky v hlavních kolejích uzamčeny do přímého směru. Po dobu přepínání vnitřního zařízení ETB není možno v žst. zcela vyloučit potřebu krátkodobé výluky



zabezpečovacího zařízení. Po tuto nezbytnou dobu bude provoz ve stanici řízen z nové desky nouzových obsluh a jízdy vlaků budou uskutečňovány na přivolávací návěst.

#### **PS 1220 Informační zařízení pro cestující**

V současné době je v žst. Český Brod provozováno pouze informační zařízení Pražské integrované dopravy.

Na základě požadavku bude nový informační hlasový a vizuální systém zobrazovat společně informace o odjezdech vlaků i autobusů s tím, že informační systém bude navržen tak, aby mohlo kdykoliv dojít k jeho sloučení případně rozdělení (společná nebo oddělená data pro VLAK/BUS na společných informačních panelech).

Tyto společné informace budou zobrazovány pouze na hlavních odjezdových panelech. Na stěně výpravní budovy u stanovišť autobusů, na stěně výstupu z podchodu do ulice Krále Jiřího a u výstupu z podchodu do ulice Klučovská budou umístěny vždy dva panely každý o kapacitě šesti řádků, které umožní případné oddělené zobrazování dat pro VLAK/BUS. Na zastřešení výpravní budovy u 1. nástupiště bude instalován oboustranný panel o kapacitě šesti řádků s možností zobrazovat oddělené informace o odjezdech vlaků na jedné a autobusů na druhé straně. Společné informace VLAK/BUS budou zobrazovány též na informačních monitorech umístěných ve vestibulu výpravní budovy nad pokladnami také s možností případného odděleného zobrazování dat pro VLAK/BUS.

Ostatní panely na jednotlivých nástupištích a podchodu budou zobrazovat pouze informace o odjezdech vlaků.

Vytipované panely informačního systému budou doplněny moduly umožňující akustický výstup a funkce pro zrakově postižené občany. K jednotlivým prvkům IS budou vybudovány nové datové a napájecí rozvody.

#### **PS 1222 Komerový systém**

V žst. Český Brod se navrhuje nahradit stávající zastaralý kamerový systém novým a doplnit kamery pro sledování nově prodlužovaného podchodu. Stávající analogové kamery budou nahrazeny novými venkovními IP kamerami s původním umístěním a účelem monitorování. Dále se navrhuje pomocí kamerového systému sledovat všechny vstupy do výtahů a celý prostor prodlužovaného podchodu. Veškeré kamery umístěné v prostoru podchodu budou v antivandal provedení. Kamery na nástupištích budou umístěny na zastřešení.

Celý kamerový systém bude navržen na optickém vlákně. Jednotlivé záběry ze všech kamer budou ukládány na uložisko umístěné ve skříni ve sdělovací místnosti. Dohledové pracoviště kamerového systému bude umístěno ED SŽDC Praha Křenovka. Do kamerového uložiska bude umožněn přístup pro městskou policii.

#### **PS 1231 Výťah na nástupiště u výpravní budovy**

Pro zajištění bezbariérového pohybu mezi přednádražím, výpravní budovou a podchodem je vedle nově upraveného výstupního schodiště do přednádražního prostoru zřízen osobní výtah. Jeho průchozí kabina umožní zdvih osob na invalidním vozíku, dětských kočárků i jízdních kol.

#### **PS 1232 Výťah na 2. nástupiště**

#### **PS 1233 Výťah na 3. nástupiště**

Pro umístění výtahu na nástupiště bude nutné vybudovat nový prostor pro umístění výtahové šachty a volné plochy před nástupními místy. Proto je navržena rekonstrukce na každém nástupišti vždy jednoho schodišťového ramene, které bude demolováno. V uvolněném prostoru budou vybudovány výtahové šachty a osazeny stejným typem výtahů jako u výpravní budovy.

#### **SO 2310 Úprava trakčního vedení na rušených částech koleje**

Potřebné úpravy trakčního vedení vyplývají z kolejových úprav, prodloužení podchodu a řešení nových komunikací.

## SO 2111 Železniční svršek

Železniční svršek je v současné době v modernizovaných kolejích č. 0, 1, 2 tvaru UIC 60 na bezpodkladnicových pražcích B91S, v kolejích č. 3, 5, 4, 6, 8, 10 tvaru R65 na betonových pražcích vesměs SB8. V místě vyjmutých polí bude zpět vložen regenerovaný kolejový rošt ve shodném tvaru.

V rámci stavby bude upraven v nutném rozsahu železniční svršek v těchto oblastech:

- Kolej č. 0, č. 1, č. 2 ležící mezi nástupišti 2 a 3 jsou zařazeny do průjezdných kolejí I. koridoru s povolenou rychlostí 120 km/hod. Stávající železniční svršek bude z důvodu zřízení nových nástupních hran nástupiště 1, 2 a 3 směrově a výškově upraven, materiál žel. svršku bude ponechán stávající. Z důvodu úpravy osové vzdálenosti bude směrově a výškově upravena také kolej č. 0;
- Pro výstavbu podchodu bude nutné vyjmout a opětovně vložit kolejová pole v kolejích č. 3, 4 a 6. V kolejích č. 4 a 6 délky 34,0 m, v koleji č. 3 délky 25,0 m. Z důvodu zřízení nové izolace na podchodu v oblasti koleje č. 5 bude také v této koleji vyjmuto kolejové pole délky 15,0 m;
- Stávající křižovatková výhybka č. 33ab bude nahrazena jednoduchou výhybkou č. 33 tvaru J49-1:9-300 na betonových pražcích, navazující kolejová pole budou směrově a výškově upraveny. Stávající dřevěné pražce před a za výhybkou budou nahrazeny novými betonovými pražci;
- Bude zrušena kusá kolej č. 12 v celé délce, kolej č. 8 a 10 budou ukončeny kolejnicovými zarážedly před nově budovaným podchodem v km 376,968;
- V koleji č. 6 bude zrušena popelová jáma, nový materiál žel. svršku bude vyzískán z demontovaných kolejí.

Začátek směrových a výškových úprav hlavních kolejí č. 1, 0 a 2 je navržen od km cca 376,512. Konec směrových a výškových úprav je navržen v hlavních kolejích do km cca 377,185.

Poloha kolejí byla ověřena geodetickým zaměřením stávající polohy kolejí. Oproti stávajícímu stavu jsou navrženy minimální směrové a výškové posuny. Vzhledem k nutné úpravě osových vzdáleností hlavních kolejí došlo k drobné úpravě stávajících poloměrů. Návrh GPK je dále ovlivněn polohou stávajících kolejí, zjištěných při zaměření stávajícího stavu, polohou nástupiště a polohou podchodu resp. výstupu z podchodu na nástupiště.

V hlavních kolejích č. 1, 0, 2 jsou navrženy pravostranné směrové oblouky o poloměru  $R_1=892,000$  m,  $R_0=888,000$  m a  $R_2=884,000$  m s přechodnicemi tvaru kubické paraboly. V hlavních kolejích je zachováno stávající převýšení  $D=100$  mm v kolejích č. 1 a 2 a  $D=115$  mm v koleji č. 0. V ostatních kolejích jsou navrženy směrové oblouky o minimálním poloměru  $R=300$  m.

Návrh výškového řešení hlavních a předjízdových kolejí je ovlivněn polohou nástupiště, polohou podchodu, resp. výstupu z podchodu.

V celém úseku se počítá s traťovou třídou zatížení UIC D4 a prostorovou průchodností pro ložnou míru UIC GC (průjezdny průřez Z GC podle ČSN 73 6320). V celém úseku je dodržen volný a schůdný manipulační prostor.

### *Materiál železničního svršku*

Stávající materiál žel. svršku nebude až na výjimky v rámci stavby měněn. V rámci stavby dojde pouze k vyjmutí kolejových polí nad podchodem pro cestující:

- Z důvodu zřízení nového podchodu pod kolejemi č. 4 a 6 bude v těchto kolejích vyjmuto kolejové pole délky 34 m;
- Z důvodu zřízení nového výstupu z podchodu na nástupišti 2 a z důvodu zřízení nové izolace na podchodu bude v kolejích č. 3 a 5 vyjmuto kolejové pole délky 25 m v koleji č. 3 a 15 m v koleji č. 5.

V rámci stavby bude dále zrušena popelová jáma v koleji č. 6. Konstrukce popelové jámy bude ubourána do hloubky 1,2 m, výkop bude zasypán vyzískaným materiálem (např. šterkovým ložem). Ve dně bude ponechána možnost odtoku případně prosáklé vody.

Stávající křižovatková výhybka č. 33ab bude nahrazena novou jednoduchou výhybkou tvaru J49-1:9-300-p-L (J49-1:9-300-L-p-ČZ-b-KS-SK) na betonových pražcích. Stávající společné dřevěné pražce za výhybkou budou nahrazeny novými společnými betonovými pražci. Nová výhybka bude 2. generace na betonových pražcích a bude vybavena dle směrnice SŽDC č. 77.

V kolejích č. 3, 4, 5 a 6 bude po zřízení podchodu a po vložení kolejových polí nutné obnovit BK.

V rámci směrových a výškových úprav se uvažuje s doplněním kolejového lože do požadovaného profilu.

V rámci stavby budou demontované úseky kolejí č. 8 a 10 od km 376,968, kusá kolej č. 12 v celé délce. Kolej č. 8 a 10 budou nově ukončeny kolejnicovým zarážedlem v km 376,968. Zarážedla budou opatřeny návěstí „Posun zakázán“.

### **SO 2121 Rekonstrukce nástupišť**

Součástí objektu nástupišť je:

- Demolice stávajících nástupišť;
- Vyplnění prostoru po vybouraných nástupištních zídkách pomocí šterkodrtě fr. 0 - 32 mm (do úrovně pláň tělesa železničního spodku);
- Vybudování nových nástupišť;
- Umístění drobných objektů na nástupištích (koše, lavičky, nádoby na posypový materiál, informační skříně).

Nově budovaná nástupiště jsou navržena s pevnou hranou ve výši 550 mm nad TK délky 230m. Nosnou konstrukci nástupišť budou tvořit L - prefabrikáty, vyjma prostoru nad stávajícím podchodem a v místě stávajícího kabelovodu, kde je navrženo atypické konstrukční řešení nástupištních hran.

Na nástupištích budou provedena značení pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob.

Pochozí plocha nástupišť bude tvořena zámkovou dlažbou.

#### *Nástupiště 1*

U koleje č. 5 bude zřízeno nové vnější nástupiště o stavební délce 170 m. Celková šířka nástupiště bude 2,6 m, vlastní pochozí plocha bude šířky 2,5 m. Příčný sklon na nástupišti bude ve směru od koleje a bude se pohybovat v rozmezí od 0,5% do 2 %. Prostor za nástupištěm (v místě plotu související stavby) bude vyrovnán pomocí drtě. Přístup na nástupiště bude zajištěn pomocí přístupového chodníku vedeného z konce nástupiště. Max. sklon chodníku bude 8,33 %. Chodník bude navazovat na plochu související stavby. Přístupový chodník bude ohraničen pomocí ochranného zábradlí se svislou výplní.

### **SO 2140 Podchod pro cestující, schodiště, výtahové šachty**

Stávající podchod bude prodloužen ve stejné světlosti 5 x 2,5 m o cca 11,7 m pod kolejemi č. 4 a č. 6, kde naváže na konstrukci mostu účelové komunikace přes podchod (SO 2141) a zárubní zdi podél chodníku do ulice Klučovské (SO 2143).

Dále budou provedena nová schodiště ve vstupu a výstupu na 2. a 3. nástupiště, která jsou doplněna o výtahové šachty.

Na všech nástupištích dojde k výměně madel a zábradlí.

Prodloužení podchodu je navrženo jako železobetonový rám.

Prostory nových výtahových šachet a schodišť mají také železobetonové konstrukce. Konstrukce schodišť jsou železobetonový polarám.

Izolace kolem celého objektu bude provedena z natavovaných asfaltových modifikovaných pásů proti zemní vlhkosti a stékající vodě.

Vnitřní plochy stávajícího i nových částí podchodu budou upraveny.

### **SO 2141 Most účelové komunikace**

Most účelové komunikace v délce 6,6 m navazuje dilatační spárou ve stejné světlosti 5 x 2,5 m na prodloužený podchod. Čelo mostu navazuje na chodník SO 2180, lemovaný zárubními zdmi (SO 2143). Na mostě povede účelová komunikace do areálu SŽDC OŘ Praha SBBH. Za rovnoběžnými křídly SO 2141 budou oboustranně umístěna schodiště (SO 2143) vedoucí do prostoru budoucího parkoviště.

### **SO 2180 Chodník z podchodu do Klučovské ulice**

Chodník napojuje prodloužený podchod (SO 2140) a prostor pod sousedícím mostem účelové komunikace (SO 2141) na Klučovskou ulici. Chodník lemují zárubní zdi (SO 2143). Odvodnění prodloužení podchodu, mostu nové komunikace a chodníku zajišťuje SO 2160, kterým je voda odvedena do stávající kanalizace v ulici Klučovská.

SO 2180 zahrnuje pouze konstrukci vozovky chodníku včetně drenáže. Chodníkové vpusti jsou součástí SO 2160.

Chodník má šířku 5 m mezi obrubníky. V místě zárubních zdí jsou obrubníky součástí SO 2143. V ostatních případech chodník lemuje silniční obrubník zapuštěný do betonového lože.

Chodník je veden směřově v přímě a v podélném spádu max. 3 %. Příčný spád je střechovitý 2%. Pochozí plochu tvoří zámková dlažba.

#### **SO 2181 Účelová komunikace do areálu SBBH**

Nová komunikace bude provedena v šířce jízdních pruhů 2 x 3,0 m. Na mostě přes vyústění podchodu bude celková šířka 4,85 m. Celková délka komunikace je 133 m. Podélný sklon je min. 0,5%. Vzhledem k dalšímu využití okolní plochy osobními automobily je po obou stranách vozovky navržen snížený nájezdový obrubník v celkové délce 251 m. Odvodnění vozovky je provedeno pomocí tří odtokových vpustí. Odvod vody bude sveden do stávající kanalizace v zájmové oblasti a páteřním kanálem podchodu do městské kanalizace vedoucí v přilehlém okraji Klučovské ulice. Kompletní odvodnění komunikace je řešeno v SO 2160 Odvodnění chodníku do Klučovské ulice.

#### **SO 2210 Úprava zastřešení nástupišť**

Stávající zastřešení nástupišť je tvořeno nosnými ocelovými vazníky a podélnými vaznicemi, ke kterým jsou uchyceny krokve s pobitím. Stávající zastřešení nemá středový pochozí žlab. Pochozí je celá plocha střechy. Odvodnění je provedeno úžlabím vedeným přibližně v ose zastřešení do svislých odvodňovacích svodů. Tato koncepce bude i po úpravě dodržena.

Úpravy zastřešení je nutné provést z důvodu zasahující hrany zastřešení do nového průjezdného průřezu.

Úpravy zastřešení spočívají ve zkrácení dřevěných konstrukcí (krokví, pobití) podél všech kolejí, a v úpravě délky vyložení ocelových vaznic.

Z důvodu kolize nosných prvků zastřešení s úpravami podchodu bude v celé délce výstupů z podchodu stávající konstrukce odstraněna. V této části bude zastřešení provedeno nově. Vodorovné nosné prvky budou využity původní, dřevěné konstrukce budou provedeny nové, o stejných profilech jako původní, ale s délkovými úpravami. Nosné ocelové vaznice „vlaštovky“ jsou navrženy nově obdobné stávajícím, s novými vzdálenostmi mezi dřívky. Nové střešní roviny budou plynule napojeny na ponechané části zastřešení.

#### **SO 2220 Stavební úpravy výpravní budovy**

Odbavovací hala VB je z prostoru přednádraží přístupná schodištěm o třech stupních bez madel a řádného označení. Z nádražní haly na první nástupiště je jeden schůdek.

Pro bezbariérový přístup bude z prostoru přednádraží vybudována nová rampa o šířce 1600 mm se sklonem 1:16 po obou stranách opatřená zábradlím výšky 900 mm a madly ve výši 750 mm. Šikmá rampa bude mít po obou stranách ve výši 250 mm vodící tyč.

Nové schodiště bude mít tři stupně o rozměru 150x300 mm. Hrany stupňů budou opatřeny protiskluzovým profilem a budou barevně odlišeny. Schodiště bude opatřeno zábradlím výšky 900 mm a madlem ve výšce 750 mm.

#### **SO 2240 Orientační systém pro cestující**

Orientační systém Žst. Český Brod tvoří označení žel. stanice na nástupištech, na výpravní budově a soubor různých orientačních tabulí v podchodu pro cestující. V rámci rekonstrukcí které v posledních letech proběhly byl z části obnoven. S ohledem na projektované prodloužení podchodu a bezbariérové přístupy pro cestující bude ovšem upraven a doplněn.

Stavební objekt řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících v podchodu, na nástupištech a na přístupech k nim. Rovněž je řešena náhrada stávajícího označení vstupů do podchodů u výpravní budovy a z přednádraží a označení nového vyústění podchodu u Klučovské ulice.

Pro usnadnění orientace nevidomých bude OS doplněn o digitální hlasové majáčky.

Prosvětlené budou pouze butony s názvem žst. Ostatní tabule a piktogramy budou osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením podchodu a nástupišť.

Tam, kde je to možné a vhodné, budou prvky OS umístěny na stěny podchodu, výtahů, výpravní budovy a na zastřešení nástupišť, pro optimalizaci počtu pomocných ocelových konstrukcí, zbývajících



budou upevněny v betonových základech. Ocelové konstrukce pro prvky orientačního systému budou pozinkované a opatřené kombinovaným protikorozním nátěrem.

Stavba využije stávající zařízení žst. Český Brod, zejména podchod pro cestující, výpravní budovu, kolejiště, trakční vedení, sdělovací a zabezpečovací zařízení. Veškerá navrhovaná stavebně technická řešení vycházejí z platných norem a předpisů, nebudou vyžadovat získání žádných výjimek.

Stavba nevyvolává žádné podmiňující či vyvolané investice, její realizace umožní zřízení dalších parkovišť P+R v prostoru mezi kolejištěm žst. a Klučovskou ulicí.

Zařízení, vzniklá realizací stavby, budou napojena na stávající inženýrské sítě. Nevznikne žádná potřeba jejich kapacitního posilování.

Předložený projekt stavby odpovídá požadavkům na projekt staveb SŽDC s.o. a může být, při respektování zásad a připomínek uvedených v 6. oddíle tohoto posuzovacího protokolu, podkladem pro realizaci.

Provádění stavby je nezbytné termínově koordinovat se stavbou Praha - Běchovice - Úvaly, aby nedocházelo k souběhům výluk v sousedních traťových úsecích/stanicích. Při stavbě je potřebné úzce spolupracovat s příslušnými odbory Městského úřadu Český Brod, který má o tuto stavbu mimořádný zájem, související s jeho dalšími výhledovými záměry na přestavbu přednádražního i zanádražního prostoru.

## **5. Kapacitní údaje**

### *Zdvíhací zařízení*

výtahy	3 ks
--------	------

### *Nástupiště*

rekonstrukce ostrovních nástupišť 2. a 3.	230 m
---	-------

### *Mostní a inženýrské objekty*

rekonstrukce mostů - podchodů	1 ks
prodloužení podchodu	1 ks
most účelové komunikace	1 ks

## **6. Připomínky**

Při zpracování projektu se požaduje respektovat následující připomínky:

### **Dopravní technologie a organizace výstavby:**

1. Při realizaci stavby přizpůsobit stavební postupy stavbě „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“.
2. V případě zřizování stavebních přejezdů zajistit provoz po kolejích přes takový přejezd alespoň na  $V=50$  km/h.

### **Silnoproud a el.trakce:**

3. Při výstavbě nového osvětlení v rámci realizace stavby sledovat předpis SŽDC E11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC, schválený GŘ SŽDC č.j. S 14840/11-OAE s účinností od 1.4.2011. Osvětlení přístupových ploch a prostor pro cestující bude respektovat požadavky stanovené dokumentem TSI PRM „Rozhodnutí Komise ES o technické specifikaci pro interoperabilitu, týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“, čl. 4.1.2.10 a navazujícího rozhodnutí NB-RAILu, konkrétně dokumentu RFU-PRM-054 z 3.12.2010.
4. V rámci realizace stavby provést a ověřit „Koordinační schéma ukolejnění a trakčního propojení (KSU a TP) dle „Směrnice pro zavedení, používání a správu KSU a TP (příl. k č.j. 56731/96 - S14 ze dne 27.5.1996) ve znění všech platných změn a doplňků.“



5. Při provádění technicko bezpečnostních zkoušek (TZB) trakčního vedení v rámci realizace stavby respektovat „Pokyn generálního ředitele č.15/2008“, vydaný GŘ SŽDC s.o., pod č.j. S1712/08-OAE ze dne 31.10.2008, platného s účinností od 1.11.2008.

**Železniční svršek, spodek a nástupiště:**

6. Konstrukce nástupištní hrany pod 2. nástupištěm v místě kabelovodu bude upřesněna po odkrytí stávající konstrukce tak, aby byla zajištěna trvale stabilní konstrukce nástupiště.

**Mosty**

7. Před zahájením stavebních prací předložit ke schválení objednatelem a odpovědným projektantem:

- výrobní a montážní dokumentaci zhotovitele
- TP betonáže
- projekt PKO pro konkrétní vybraný systém, včetně TP provádění PKO
- projekty izolací pro konkrétní vybrané SVI, včetně TP provádění vodotěsných

izolací

**7. Závěr**

Předložený projekt stavby odpovídá potřebám SŽDC, s.o. požadavkům zákona o drahách č. 266/94 Sb. a stavebního zákona č. 183/2006 Sb., vyhláškám č. 173/95 Sb. (dopravní řád drah), č. 177/95 Sb. (stavební a technický řád drah), vše v aktuálním znění.

Na základě výsledků projednání a posouzení předložené dokumentace

**se doporučuje**

**a) schválit**

projekt stavby

**„Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Český Brod“**

**b) uložit**

investorovi stavby:

- zajistit realizaci stavby při splnění podmínek, uvedených v 7. kapitole tohoto posuzovacího protokolu;
- při realizaci dodržet výše uvedené závazné ukazatele stavby uvedené v kap. 5 tohoto posuzovacího protokolu.

Zpracoval: SŽDC s.o. Stavební správa západ, ÚT  
Sepsal: Ing. Lenka Seidlová  
V Praze dne 11.7.2013



Ing. Pavel Mathé  
náměstek ředitele Stavební správy západ pro techniku

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

Příloha:

Seznam stavebních objektů a provozních souborů

## **Příloha:**

*Členění stavby na provozní soubory.*

### **D TECHNOLOGICKÁ ČÁST**

- PS 1210 Staniční zabezpečovací zařízení
- PS 1220 Informační zařízení pro cestující
- PS 1221 Sdělovací zařízení
- PS 1222 Kamerový systém
- PS 1231 Výtah na nástupiště u výpravní budovy
- PS 1232 Výtah na 2. nástupiště
- PS 1233 Výtah na 3. nástupiště

*Členění stavby na stavební objekty:*

### **E 1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY**

- SO 2111 Železniční svršek
- SO 2121 Rekonstrukce nástupišť
- SO 2140 Podchod pro cestující, schodiště, výtahové šachty
- SO 2141 Most účelové komunikace
- SO 2143 Zárubní zdi a schodiště u chodníku do Klučovské ulice
- SO 2150 Přeložka kabelu SŽDC v prostoru prodlouženého podchodu
- SO 2151 Přeložka kabelu ČD Telematika v prostoru prodlouženého podchodu
- SO 2160 Odvodnění chodníku do Klučovské ulice
- SO 2180 Chodník z podchodu do Klučovské ulice
- SO 2181 Účelová komunikace do areálu SBBH

### **E 2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY**

- SO 2210 Úprava zastřešení nástupišť
- SO 2220 Stavební úpravy výpravní budovy
- SO 2230 Demolice rampy u koleje 12
- SO 2240 Orientační systém pro cestující
- SO 2250 Oplocení účelové komunikace
- SO 2251 Oplocení vedle VB v místě stávajícího přechodu

### **E 3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ**

- SO 2310 Úprava trakčního vedení na rušených částech kolejí
- SO 2360 Úprava rozvodů NN
- SO 2361 Úprava osvětlení 2. nástupiště
- SO 2362 Úprava osvětlení 3. nástupiště
- SO 2363 Úprava osvětlení u VB
- SO 2364 Úprava osvětlení podchodu
- SO 2365 Přeložky kabelu NN
- SO 2371 Ukolejnění ocelových konstrukcí