



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



## PO PŘIPOMÍNKÁCH 11/2016

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Směrová a výšková úprava polohy koleje č. 0	12/2016
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ  
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
tel.: +420 267 094 111  
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

JAROSLAV SOUMAR

Garant profese:

-

Středisko:

PROJEKTOVÉ STŘEDISKO PLZEŇ

Vedoucí střediska:

ING. OTA HELLER

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

JAROSLAV SOUMAR

Vypracoval:

JAROSLAV SOUMAR

Kontroloval:

ING. LUKÁŠ PÁNÍK

Název akce:

**REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠŤ A ZŘÍZENÍ  
BEZBARIÉROVÝCH PŘÍSTUPŮ V ŽST. POŘÍČANY**

Číslo smlouvy:

16-155.230

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

SOUHRNNÁ ČÁST

Datum:

10/2016

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Číslo části:

B.1

## Obsah

<b>B.1.1</b>	<b>Zhodnocení staveniště .....</b>	<b>3</b>
<b>B.1.2</b>	<b>Průzkumy a podklady .....</b>	<b>3</b>
B.1.2.1	Údaje o provedených průzkumech a měření .....	3
B.1.2.2	Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území .....	4
B.1.2.3	Použité geodetické a mapové podklady .....	7
<b>B.1.3</b>	<b>Ochranná pásma .....</b>	<b>8</b>
B.1.3.1	Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných území .....	8
B.1.3.2	Stanovení nových ochranných pásem .....	8
B.1.3.3	Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek proti účinkům poddolování .....	9
B.1.3.4	Údaje o zeleni .....	9
B.1.3.5	Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu .....	9
<b>B.1.4</b>	<b>Koncepce dopravy .....</b>	<b>9</b>
B.1.4.1	Účel stavby .....	9
B.1.4.2	Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby .....	10
B.1.4.3	Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, vzhled a výtvarné řešení .....	10
B.1.4.4	Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO .....	10
B.1.4.5	Návrh na postupné provádění stavby a požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby .....	22
B.1.4.6	Požadavky stavby na zdroje .....	23
B.1.4.7	Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci .....	24
B.1.4.8	Napojení na dopravní systém .....	24
B.1.4.9	Rozsah náhradní výsadby a ozelenění .....	25
B.1.4.10	Bezpečnost práce .....	25
B.1.4.11	Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....	25
B.1.4.12	Podmiňující, vyvolané a jiné investice .....	25
B.1.4.13	Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu .....	26
<b>B.1.5</b>	<b>Údaje o splnění stanovených podmínek .....</b>	<b>26</b>
B.1.5.1	Podmínky rozhodnutí o umístění stavby .....	26
B.1.5.2	Podmínky posouzení vlivů na životní prostředí .....	26
B.1.5.3	Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace .....	26
<b>B.1.6</b>	<b>Příprava pro výstavbu .....</b>	<b>27</b>
B.1.6.1	Uvolnění staveniště .....	27
B.1.6.2	Využití stávajících nebo budovaných objektů .....	27
B.1.6.3	Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby .....	27
B.1.6.4	Způsob provedení demolice a místa skládek .....	27
B.1.6.5	Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování) .....	27
B.1.6.6	Likvidace nebezpečných odpadů .....	27
B.1.6.7	Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby .....	28
B.1.6.8	Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků .....	28
B.1.6.9	Omezující, bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby .....	28
B.1.6.10	Výluka dopravy a jiná omezení dopravy .....	28
B.1.6.11	Omezení v dodávce energií .....	29
<b>B.1.7</b>	<b>Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí .....</b>	<b>29</b>
<b>B.1.8</b>	<b>Výjimky z předpisů .....</b>	<b>29</b>

### B.1.1 Zhodnocení staveniště

Stavba má charakter rekonstrukce stávající železniční stanice a tím je i předurčeno její staveniště. Svým rozsahem je stavba umístěna v prostoru žst. Poříčany. Staveniště (prostor stanice) se nachází v severovýchodní části obce Poříčany. Celá oblast staveniště leží v ochranném pásmu dráhy. Přístup a příjezd na staveniště je zajištěn sjezdem z Tovární ulice na severní straně nádraží v km cca 370,970. Z jižní strany areálu žst. (strana VB) není vjezd do prostor stanice řešen – do jihozápadních prostor žst. je možno se dostat osobním automobilem po rampě umístěné v km cca 371,140 před vstupem do pošty. Tato rampa ale není primárně určena pro automobilovou dopravu, jedná se o rampu pro pěší a cyklisty, která bude v rámci stavby nahrazena schodištěm a novou rampou zajišťující bezbariérový přístup (stávající rampa nemá normové stoupání). Pro potřeby realizace stavby budou na jižní straně nádraží v km cca 371,200 vysazeny ve stávající protihlukové stěně panely, čímž vznikne provizorní vjezd na stavbu.

Na staveništi se nachází množství podzemních inženýrských sítí. Před započítáním stavebních prací je nutné stávající sítě nechat vytýčit za přítomnosti jednotlivých správců. Při odkrývání stávajících inženýrských sítí je nutné dbát zvýšené opatrnosti a veškeré zemní práce v jejich blízkosti provádět ručně. Pracovníci dodavatele musí být prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanizmy. Vyjádření správců k existenci sítí vč. zakresu sítí je dokladováno samostatné části dokumentace B.15 Stávající inženýrské sítě. Dešťová kanalizace v prostoru stanice je dokladována v části dokumentace B.14.1 Pasport staničního systému odvodnění. Veškeré stávající inženýrské sítě jsou rovněž zakresleny v příloze C.2 Koordinační situace stavby.

### B.1.2 Průzkumy a podklady

#### B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech a měření

Pro zpracování projektové dokumentace „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ byly v tomto stupni zpracovány níže uvedené průzkumy. V rámci předchozího stupně byl zpracován pouze geotechnický průzkum (kopané sondy, dynamická penetrační zkouška), který je v tomto stupni projektové dokumentace doplněn.

- Pasport staničního systému odvodnění (1. část 06/2016, PATOK a.s.; 2. část 07/2016, TvS-centrum Praha, s.r.o.)
- Geotechnický průzkum (07/2016, SUDOP PRAHA a.s.)
- Stavebně technický průzkum (07/2016, ČVUT - Kloknerův ústav; 08/2016, ČVUT - Kloknerův ústav)
- Předkategorizace materiálu žel. svršku (08/2016, SŽDC,s.o. – TÚDC; SUDOP PRAHA a.s.)
- Korozní měření (06/2016, Geonika, s.r.o.)
- Hluková studie (08/2016, REVITA Engineering)
- Dendrologický průzkum (08/2016, SUDOP PRAHA a.s.)

Provedené průzkumy jsou dokladovány v samostatné části dokumentace B.14 Průzkumy a měření. Korozní měření je dokladováno v části dokumentace B.6 Protikorozní ochrana. Hluková studie a dendrologický průzkum jsou dokladovány v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

Dále byl proveden průzkum stávajících inženýrských sítí – viz samostatná část dokumentace B.15 Stávající inženýrské sítě a bylo provedeno zaměření stávajícího stavu. Situace stávajícího stavu je součástí části I Geodetická dokumentace. Zákres inženýrských sítí a situace stávajícího stavu jsou rovněž součástí přílohy C.2 Koordinační situace stavby. Ochranná pásma inženýrských sítí jsou z důvodu přehlednosti zobrazena na samostatném výkresu C.4 Speciální situační výkres.

Níže jsou uvedeny informace k vybraným zpracovaným průzkumům:

**Pasport staničního systému odvodnění** zmapoval systém odvodnění prostoru železniční stanice, ke kterému nebyla dohledána výkresová dokumentace. V rámci pasportu se povedlo zmapovat trasu

kanalizačního systému v prostoru nádraží. S ohledem na stav a umístění kanalizace se však v rámci pasportu prováděného paralelně s projekčními pracemi povedlo prozkoumat jen cca 50% staniční kanalizace. Zbýlých cca 50% nebylo možné zkamerovat z důvodu zanesení kanalizace a nemožnosti dostat se čistícím vozem k šachtám. V rámci pasportu tak byly zkamerovány úseky, kam bylo možno se dostat kamerou přímo, pokud to stav kanalizace (míra zanesení) dovolil, popř. bylo provedeno její vyčištění a následně došlo ke kamerovému průzkumu – opět pouze v místech, kam bylo možno se recyklační cisternou dostat přímo k šachtě (zejména celý úsek kanalizace podél 8. koleje vč. odčerpání stávající jímky). Vzhledem k výsledkům pasportu staniční kanalizace investor pokusí u správce odvodnění zajistit před zahájením realizace stavby její dočištění a zmapování stavu. Rozsah staniční kanalizace a výsledky průzkumu jsou uvedeny v samostatné části dokumentace B.14.1 Pasport staničního systému odvodnění.

**Geotechnický průzkum** se věnuje průzkumu železničního spodku (kopané sondy pro průzkum pražcového podloží) a kontaminaci štěrkového lože. Dále byl v rámci části B.14.2 zpracován inženýrskogeologický průzkum (vrtaná sonda) za účelem získání a popisu základních geologických, hydrogeologických a geotechnických parametrů zemin a hornin v místě prodlužovaného podchodu a orientační ověření geologické stavby území. V rámci této části dokumentace byla rovněž provedena vsakovací zkouška.

**Stavebně technický průzkum** se zabývá zjištěním způsobu založení a kotvení sloupků zastřešení nástupiště a koroznímu stavu zastřešení nástupišť. Předmětem stavebně technického průzkumu je dále zjištění způsobu založení návěstidla a sloupů trakčních bran, které by mohly být zasaženy úpravami nástupišť. Následně zpracovaný doplňkový stavebně technický průzkum dopřesnil prvním průzkumem zjištěné skutečnosti týkající se založení stávajícího zastřešení nástupišť.

**Dendrologickým průzkumem** bylo zmapováno druhové složení dřevin, jež některé z nich bude nutno pro potřeby realizace stavby odstranit.

V koordinační situaci jsou zakresleny veškeré inženýrské sítě získané od jednotlivých správců (viz část B.15 Stávající inženýrské sítě) a zjištěné při průzkumných pracích (viz část B.14.1 Pasport staničního systému odvodnění). Vzhledem k charakteru staveniště lze ale předpokládat i další sítě, které mohou být v prostoru železniční stanice vedeny a ke kterým nebyly předány informace o jejich průběhu. Je tedy nutno při realizaci stavby věnovat inženýrským sítím náležitou pozornost.

### B.1.2.2 Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Z geologického hlediska náleží zájmové území k české křídové tabuli. Toto území je budováno především mezozoickými mořskými sedimentárními horninami, zastoupenými převážně jílovci a slínovci. Kvartérní pokryv je v širším okolí tvořen fluvialními sedimenty a dotvořen antropogenními navážkami.

#### Geologické poměry v území:

Zeminy kvartérního pokryvu jsou v zájmovém území zastoupeny fluvialními sedimenty a navážkami.

Fluvialní sedimenty jsou v zájmovém území zastoupeny kvartérními převážně písčitymi až písčitojílovitými náplavy potoka Šembery a fluviodeluvialními hlinitými a písčitohlinitými sedimenty. Sedimenty jsou jemnozrnné až středně zrnité, často obsahují příměs křemenných valounků a proměnlivý obsah jemnozrnné frakce. Mocnost v blízkosti zájmového území se pohybuje okolo cca 2 m. Nově provedeným vrtem nebyly tyto sedimenty v místě stavby zastiženy, zeminy byly nahrazeny, resp. přemístěny v rámci terénních úprav, jedná se tedy již o navážky.

Navážky se v daném území vyskytují především v podobě místních přemístěných zemin dorovnávacích původní terén a budujících stávající konstrukční vrstvy železniční tratě. Charakter navážek reflektuje zdrojové zeminy, jedná se tak hlavně o písčité a hlinitopísčité zeminy s příměsí valounů, případně místy také o příměs stavebního odpadu či škváry. Konstrukční vrstvy jsou tvořeny především středně zrnitými písky s příměsí křemenných valounků. Mocnost navážek je v daném území proměnlivá, nově provedeným vrtem byly navážky zastiženy v mocnosti cca 1,5 m.

Předkvartérní podklad zájmového území je tvořen křídovými sedimentárními horninami spodnoturonského stáří. Jedná se především o šedé slínovce, s proměnlivým obsahem jemně písčité složky, které jsou svrchu zcela zvětralé a nabývající charakteru jílovitých zemin se střípky matečné horniny. Kvalita postupně do hloubky roste a horniny nabývají na pevnosti. Mocnost je v zájmovém území omezená na metry až první desítky metrů.

Jižně od zájmového území vystupují k povrchu svrchnopaleozoické horniny blanické brázdy. Jedná se o permokarbonské sedimentární horniny zastoupené převážně pískovci, slepenci a brekciemi, místy s prolohami prachovitých jílovců až vápenců. Tyto horniny jsou od křídových sedimentárních hornin odděleny zlomem procházejícím v blízkosti ulice Kounická a dále na východ pokračující soustavou transgresních zlomů směrem k Hořanům. Stavba nebude tímto zlomem dotčena.

#### Hydrologické poměry v území:

V širším zájmovém území můžeme z hydrogeologického hlediska rozlišit dva kolektory podzemní vody. Spodní kolektor podzemní vody je vázaný na puklinový systém křídových slínovců. Hladina podzemní vody je v tomto kolektoru vlivem nejsvrchnější polohy zcela zvětralých slínovců charakteru jílu mírně napjatá až napjatá. Její ustálená úroveň se v zájmovém prostoru nachází v hloubce cca 0,95 m pod terénem (205,35 m n.m.).

Svrchní, občasné zvodnění se na lokalitě může objevovat v relativně dobře propustném prostředí kvartérních písků. Toto zvodnění nebylo provedenými průzkumnými pracemi zastiženo, nelze je však ve srážkově vydatnějším období, či po jarním tání vyloučit.

Směr proudění podzemní vody je ve svrchním kolektoru v zájmovém území k východu až jihovýchodu, k toku Šembery, která tvoří drenážní bázi kvartérního kolektoru. Generelní směr proudění podzemní vody ve spodním kolektoru, vázaném na puklinový systém křídových slínovců je k severu, k toku Labe, které tvoří drenážní bázi křídové pánve. K dotacím kvartérního i křídového kolektoru podzemní vodou dochází převážně infiltracemi atmosférických srážek.

Dle Vyhlášky MZe č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do hydrologického povodí č. 1-04-06-0440-0-00, toku Šembery. Z hydrogeologického hlediska leží zájmové území v hydrogeologickém rajónu základní vrstvy 4360 – Labská křída (útvary podzemních vod ID 43600 Labská křída).

Na základě laboratorních rozborů agresivity podzemních vod se v daném území jedná o vody neagresivní podle ČSN EN 206. S ohledem na koncentraci  $\text{SO}_4^{2-}$  blíží se limitní koncentraci, však doporučujeme **uvažovat s agresivitou ve stupni XA1**.

#### *Hloubka zastižené hladiny podzemní vody:*

Sonda	Naražená hladina		Ustálená hladina		
	hloubka (m)	m n. m.	hloubka (m)	m n. m.	datum záměru
HJ1	4,50	201,80	2,40	203,90	19. 7. 2016
			0,95	205,35	21. 7. 2016

#### *Agresivita podzemních vod:*

Sonda	Sledované parametry					
	$\text{SO}_4^{2-}$ (mg/l)	pH (-)	$\text{CO}_2$ agr. (mg/l)	$\text{NH}_4^+$ (mg/l)	$\text{Mg}^{2+}$ (mg/l)	Výsledný stupeň agresivity
HJ1	184	7,8	< 2	0,28	19,4	neagresivní
Limity:	< 200	> 6,5	< 15	< 15	< 300	neagresivní
	200-600	5,5-6,5	15-40	15-30	300-1000	XA1
	600-3000	4,5-5,5	40-100	30-60	1000-3000	XA2
	3000-6000	4,0-4,5	>100	60-100	> 3000	XA3



Geotechnické vlastnosti zemin a hornin:

V této kapitole jsou uvedeny všeobecně platné informace o zeminách jako základových půdách. Předpokládaný výskyt jednotlivých zemin a hornin je popisován na základě nově provedeného vrtu HJ1.

Zeminy a horniny, které se vyskytují v zájmovém území, 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.). Zeminy a horniny byly podle svých vlastností rozčleněny celkem do 5 základních geotypů (pro navážky 2 typy, pro horniny byly stanoveny 3 geotechnické typy).

**Navážky**

- Geotechnický typ Y1 – úroveň 1,2 – 1,5 m p. t.

Do geotechnického typu Y1 řadíme navážky charakteru hlinitoštěrkovitých až štěrkovitohlinitých zemin tvořených úlomky drážního štěrku s proměnlivým obsahem jemnozrnné frakce – třída G4/GMY, ulehlé, tmavě šedé až černé, s ostrohrannými zrny vel. 2-8 cm, s výplní pevné konzistence.

- Geotechnický typ Y2 – úroveň 0,2 – 1,2 m p. t.

Do geotechnického typu Y2 řadíme místní překopané zeminy (resp. konstrukční vrstvy) charakteru písku s příměsí jemnozrnné zeminy – třídy S3/S-FY, ulehlé, hnědé, středně zrnité až hrubozrnné, s občasnými valounky křemene vel. do 2 cm.

**Horniny předkvartérního podkladu**

- Geotechnický typ K1 – úroveň 1,5 – 3,2 m p. t.

Do výše uvedeného geotechnického typu řadíme zcela zvětralé slínovce nabývající charakteru jílu s vysokou plasticitou (R6/CH), zpravidla pevné konzistence, béžově šedé, s hojnými střípky a úlomky podložních hornin lámatelných v rukou, s patrnou vrstevnatostí, vápnité.

- Geotechnický typ K2 – úroveň 3,2 – 4,25 m p. t.

Do tohoto geotechnického typu řadíme silně zvětralé slínovce třídy R6/R5, béžově šedé, střípkovitě až úlomkovitě rozpadavé, vrstevnaté, s jílovitou mezerní výplní tvrdé konzistence.

- Geotechnický typ K3 – úroveň 4,25 – 7,0 m p. t.

Do geotechnického typu K3 řadíme mírně zvětralé slínovce třídy R5, šedé, úlomkovitě až kusovitě rozpadavé, s úlomky rozbitelnými kladivem, vrstevnaté, vápnité, místy s limonitickými.

*Předpokládané parametry základových půd:*

Geotechnický typ	Geologické stáří	Třída / symbol ČSN 73 1001	Třídy zemin podle ČSN EN ISO 14689-1	Objemová tíha $\gamma$ [kN.m <sup>-3</sup> ] <sup>1)</sup>	$I_c^*$ [1]/ $I_b^{**}$ [%]	$E_{def}$ [MPa]	Poissonovo číslo $\nu$	$\phi_{ef}, \phi^*$ [°]	$c_{ef}, c^*$ [kPa]	$\phi_u$ [°]	$c_u$ [kPa]	Předpokládaná únosnost $R_p$ [kPa] <sup>2)</sup>	Těžitelnost <sup>3)</sup>
<b>Y1</b>	R	G4/GMY	siGr	19,5	75**	40	0,30	32	0	-	-	400	3-4/I
<b>Y2</b>	R	S3/S-F	grSa	17,5	75**	20	0,30	31	0	-	-	400	3/I
<b>K1</b>	K	R6/CH	Cl	22,0	1,3*	10	0,42	16	18	0	80	160	3/I
<b>K2</b>	K	R6/R5	-	22,5	-	15	0,35	23	28	-	-	225	3/I
<b>K3</b>	K	R5	-	23,5	-	25	0,28	26	30	-	-	300	3-4/I

Vysvětlivky:

$\gamma$ - objemová tíha zeminy	$\nu$ - Poissonovo číslo	$c$ – zdánlivá soudržnost (*)
$I_c$ - stupeň konzistence (*)	$\phi_{ef}$ – efektivní úhel vnitřního tření	$\phi_u$ – totální úhel vnitřního tření
$I_D$ – relativní ulehlost (**)	$\phi$ – zdánlivý úhel vnitřního tření (*)	$c_u$ – totální soudržnost
$E_{def}$ – modul přetvárnosti	$c_{ef}$ – efektivní soudržnost	$R_p$ - předpokládaná únosnost

- údaje platí pro konzistenci (ulehlost) zemin v době provádění průzkumných prací

Poznámka: <sup>1)</sup> pod hladinou podzemní vody je nutné příslušné charakteristiky upravit

<sup>2)</sup> platí pro šířku základu 3,0 m

<sup>3)</sup> těžitelnost podle TKP SŽDC a ČSN 73 6133

Návrh geotechnické kategorie:

Na základě zhodnocení průzkumných prací a jejich vyhodnocení je předběžně stanovena **2. geotechnická kategorie** geotechnické konstrukce, ve smyslu ČSN EN 1997-1 – Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí – Část 1: Obecná pravidla

Vsakování srážkových vod:

Pro návrh vsakování srážkových vod je v souladu s ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod hlavním hydraulickým parametrem, který charakterizuje propustnost geologického prostředí pro vodu, koeficient vsaku  $k_{vsak}$ . Výpočet koeficientu vsaku byl proveden na základě vyhodnocení provedené vsakovací zkoušky.

Průzkumným vrtem VS1 nebyla hladina podzemní vody zastižena. Do průzkumného vrtu VS1 bylo nalito 80 l pitné vody do úrovně 0,1 m pod terén a následně byl měřen pokles hladiny ve vrtu. Po 2 hodinách poklesla hladina vody ve vrtu na úroveň 1,03 m pod terénem. Prostředí místních překopaných zemin charakteru ulehlého písku s příměsí jemnozrnné zeminy a ulehlého hlinitého štěrku lze v dané lokalitě na základě provedené vsakovací zkoušky charakterizovat koeficientem vsaku  $k_{vsak} = 3,5 \cdot 10^{-6}$  m/s.

Vsakovací objekty, jejich velikost a umístění doporučujeme navrhnout v souladu s ČSN 759010 Vsakovací zařízení srážkových vod. Pro výpočet doporučujeme pro prostředí písků až hlinitých štěrků uvažovat **koeficient vsaku  $k_{vsak} = 1 \cdot 10^{-6}$  m/s** (vzhledem k možné nehomogenitě prostředí navážek). Prostředí zcela, až silně zvětralých křídových slínovců bude mít propustnost až několika řádově nižší (cca  $k_{vsak} = 1 \cdot 10^{-8}$  m/s).

### B.1.2.3 Použité geodetické a mapové podklady

Pro zakres situace stávajícího stavu, který je součástí přílohy C.2 Koordinační situace bylo použito následujících geodetických a mapových podkladů.

geodetické podklady:

- ŽBP (železniční bodové pole) odpovídající technicko-kvalitativním podmínkám staveb státních drah (body 2498, 2499, 2500, 314.1)
- Geodetické zaměření stávající situace pro přípravnou dokumentaci stavby „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérového přístupu v žst. Poříčany“ (SUDOP PRAHA a.s. 01/2015)
- Geodetické zaměření stávající situace pro akci „Technická výpomoc při zaměření a zpracování mapových podkladů pro následný projekt osy koleje – PPK na trati č. 1501 v úseku Kolín – Úvaly v km 344,491 – 385,800“ SUDOP PRAHA a.s. 04/2015 – 08/2015)
- Doměření stávající situace pro projekt stavby Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérového přístupu v žst. Poříčany,, (SUDOP PRAHA a.s. 06-07/2016 )

mapové podklady:

- DKM k.ú. Poříčany

Geodetická část dokumentace je řešena v samostatné části I. Geodetická dokumentace.

### **B.1.3 Ochranná pásma**

#### **B.1.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných území**

Stavba se nachází uvnitř ochranného pásma dráhy a mimo záplavové území. Stavební záměr se nachází mimo lokality soustavy Natura 2000 i mimo další chráněná území z hlediska ochrany přírody. Záměr se nenachází na území vymezeného chráněného ložiskového území.

Ochranné pásmo dráhy je stanoveno Zákonem č. 266/1994 Sb. (dražní zákon). Ochranné pásmo tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u dráhy celostátní a u dráhy regionální je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu.

Ochranné pásmo silnic je dle Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění stanoveno pouze mimo souvisle zastavěné území obce. Vzhledem k poloze staveniště v intravilánu obce se silniční OP nestanovuje.

Mimo výše zmíněných ochranných pásem se v oblasti staveniště a jeho blízkosti vyskytuje množství inženýrských sítí, pro která vyplývají ze zákonů následující ochranná pásma:

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací je dle Zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích v platném znění vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu. U vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně činí ochranné pásmo 1,5 m, při průměru nad 500 mm činí ochranné pásmo 2,5 m.

Ochranné pásmo plynovodů a plynárenských zařízení je dle Zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění (energetický zákon) stanoveno jako prostor ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynárenského zařízení, měřeno kolmo na jeho obrys. Ochranné pásmo NTL a STL plynovodů a přípojek v zastavěném území obce činí 1 m.

Ochranné pásmo elektrického vedení je rovněž stanoveno podle Zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění (energetický zákon). Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu. Pro vestavěné elektrické stanice je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 1 m od obestavění.

Ochranné pásmo telekomunikací určuje Zákon č. 127/2005 Sb., o telekomunikacích. OP podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po obou stranách krajního vedení.

Ochranná pásma nejsou z důvodu přehlednosti koordinační situace zakreslena. Ochranná pásma inženýrských sítí jsou zobrazena na samostatném výkresu C.4 Speciální situační výkres.

#### **B.1.3.2 Stanovení nových ochranných pásem**

Stavbou budou stanoveny nové průběhy ochranných pásem inženýrských sítí, v závislosti na poloze přeložených a nově pokládaných tras. Při změně polohy zařízení, z které vyplývá nutnost upravit průběh stávajícího ochranného pásma, bude tento aktualizovaný průběh stanoven na základě upravené a geodeticky fixované polohy zařízení po dokončení realizace stavby. Stejný způsob stanovení ochranného pásma platí i pro nově pokládané trasy.

Navrženými stavebními úpravami nedochází k zásadním příčným posunům stávající polohy kolejí. Příčné posuny kolejí se pohybují řádově v jednotkách cm a nemají tedy zásadní vliv na vnější hranici ochranného pásma dráhy. Rovněž tak nedochází ke změně obvodu dráhy. V souladu se zákonem o drahách se proto hranice ochranného pásma dráhy nemění.



### **B.1.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek proti účinkům poddolování**

Stavba svou polohou leží mimo chráněná ložisková území. Hranice nejbližšího chráněného ložiskového území se nachází cca 300 m SZ směrem od výpravní budovy. Stavba se nenachází v území s historickou podzemní důlní činností (poddolované území).

### **B.1.3.4 Údaje o zeleni**

Dřeviny z prostoru staveniště budou odstraněny v předstihu před zahájením stavby. Vykácení dotčených dřevin doporučujeme provést v období vegetačního klidu. Kácení musí probíhat v souladu s Metodickým pokynem GŘ ze dne 20. 10. 2015, č.j.: S 23769/2015 – O15 , především s částí II, kapitolou VII - Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě. Podrobněji viz samostatná část dokumentace B.3.4 Dendrologický průzkum.

### **B.1.3.5 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu**

Stavbou nejsou vzhledem k situování přímo v železniční stanici požadovány trvalé ani dočasné zábory ZPF ani PUPFL.

## **B.1.4 Koncepce dopravy**

ŽST Poříčany leží v km 371,094 na trati Česká Třebová – Praha-Libeň na I. a III. tranzitním železničním koridoru. ŽST je významná z pohledu příměstské osobní dopravy aglomerace Praha, kdy je zde zajištěn přestup z trati Nymburk – Poříčany na vlaky ve směru Praha nebo Kolín a zpět. Nákladní doprava zde staví pouze z důvodu změny sledu vlaků. ŽST je položena na okraji obce Poříčany, ve které žije k roku 2016 cca 1500 obyvatel.

Vlakové spojení obce je zde zajištěno v taktu 60 min (přestup mezi vlaky Os Nymburk – Poříčany a zpět a Os Kolín – Praha a Os Praha – Kolín. V ranní a odpolední dopravní špičce je takt zahuštěn na 30 min u vlaků Os Kolín – Praha a zpět. Výhledově společnost ROPID předpokládá celodenní takt 30 min u vlaků Os Kolín – Praha a zpět.

Zhruba polovina obce vpravo od trati ve směru staničení (tj. na opačné straně od výpravní budovy) je tratí oddělena a nejbližší místo pro přechod je průchodem cca 400 m od staniční budovy nebo vzdálenějším podjezdem.

Stavbou jsou rekonstruována nástupiště na výšku 550 mm nad temenem kolejnice. Z podchodu bude k jednotlivým nástupištím zajištěn přístup po schodišti nebo bezbariérově výtahem. Tím se zvýší bezpečnost a komfort pro nástup a výstup cestujících. Podchod bude prodloužen pod koleji č. 8, kde bude vyústěn schodištěm a bezbariérově též rampou směrem ke křižovatce silnic Českobrodská a Nad Váhou. Tím se připojí tratí oddělená část obce přímo k ŽST i k obci.

Nástupiště č. 1 u koleje č. 5 plní účel bezbariérového přístupu rampou z přednádražního prostoru k výtahu do podchodu. Délky nástupišť č. 2, 3 a 4 odpovídají nejdelším provozovaným vlakům a skýtají rezervu na nepřesné zastavení vlivem systému ETCS.

Stavba a veškerá dopravní opatření v průběhu její realizace byla diskutována na výrobních poradách se zástupci SŽDC, ROPIDu a dopravců ČD a ČD Cargo. Jednotlivé stavební postupy a dopravní opatření při jejich realizaci byly navrženy tak, aby se minimalizovaly negativní dopady stavby na plynulost i bezpečnost železniční dopravy.

### **B.1.4.1 Účel stavby**

Účelem stavby je rekonstrukce stanice s navýšením technické vybavenosti odpovídající dnešní době současně se zajištěním bezbariérového přístupu cestujících na všechna čtyři nástupiště a to nejenom ze strany výpravní budovy, ale i z protější severní strany nádraží, odkud v současnosti přístup do stanice vůbec zajištěn není.

Z hlediska náplně stavba obsahuje prodloužení stávajícího podchodu vč. sanace původní části, osazení nových výtahů na všechna nástupiště a rekonstrukci stávajících nástupišť a přístřešků na nástupištích. Dále se jedná o úpravy železničního svršku a lokálně i železničního spodku. Náplní stavby jsou rovněž úpravy železničního sdělovacího zařízení (rozhlasové zařízení, kamerový systém, informační systém, přeložky vytípaných kabelů), silnoproudé technologie vč. DŘT, úpravy potrubního vedení (napojení odvodnění), realizace přístupových chodníků, osazení drobné architektury (mobiliář žst., odpadkové koše, lavičky), osazení orientačního systému vč. osazení prvků pro osoby s omezenou schopností orientace. Dále se jedná o úpravu trakčního vedení, úpravu rozvodů nn, osvětlení nástupišť vč. přístupových cest a podchodu, úpravu dálkového ovládání úsekových odpojovačů a rovněž ukolejnění kovových konstrukcí.

#### **B.1.4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby**

Stavební povolení pro stavbu „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ je vydáváno speciálním stavebním úřadem. V případně předmětné stavby, jelikož se jedná o stavbu na dráze, je specializovaným stavebním úřadem Drážní úřad.

Stavba je navržena tak, že splňuje požadavky dané vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah v platném znění.

Stavba „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ nacházející se na trati I. a III. TŽK je navržena v souladu s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb resp. v souladu s požadavky nařízení č. 1300/2014/EU, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen TSI PRM).

#### **B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, vzhled a výtvarné řešení**

Z urbanistického hlediska má stavba „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ pozitivní dopad v podobě zrušení bariéry v podobě železniční stanice rozdělující obec na dvě strany. Prodloužením podchodu dojde k odstranění tohoto nedostatku a železniční stanice se stane průchodnou, čímž dojde ke zlepšení obslužnosti stanice a zkrácení docházkové vzdálenosti místních obyvatel a cestujících veřejnosti vystupujících v dané stanici.

Z hlediska architektonického dojde ve stanici k optické změně ve vnímání nových a rekonstruovaných konstrukcí. Z výčtu dotčených konstrukcí se jedná zejména o nové nástavby osobních výtahů na všech čtyřech nástupištích. Rozměry těchto nástaveb vychází z technických požadavků navržených výtahů (velikost kabiny, výška dojezdu, technický prostor). Současně s včleněním výtahů do stávajícího podchodu dojde i k úpravě ponechávaných částí podchodu (nové povrchové úpravy). Dále se jedná o prodloužení podchodu zakončené novým schodištěm a navazujícím chodníkem na severní straně kolejíště. Výstup z podchodu bude zastřešen a jeho optický vjem tak bude výrazný. Dalším novým výrazným prvkem v prostoru stanice bude chodník délky cca 200 m vedoucí od výše uvedeného nového výstupu z podchodu až k plánovanému přechodu umístěnému před čerpací stanicí pohonných hmot. Na jižní straně stanice, v bezprostřední blízkosti odstraňované stávající strmé rampy umístěné vedle budovy pošty bude zrealizován nový přístupový chodník pro pěší s parametry bezbariérového přístupu a namísto odstraněné rampy bude postaveno nové schodiště. Samostatnými výrazovými prvky budou zkrácená a rekonstruovaná nástupiště a rovněž na nich umístěné repasované nástupištní přístřešky. Výsledný dojem z nového materiálového a barevného řešení bude umocněn mobiliářovými prvky - lavičkami, koši, reklamními tabulemi a také novými prvky informačního a orientačního systému.

#### **B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO**

Technické řešení projektu stavby sestává z technologické části, tj. řešení jednotlivých provozních souborů (PS) a dále stavební části, tj. řešení jednotlivých stavebních objektů (SO).

## **D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST**

### **D.2 Železniční sdělovací zařízení**

#### **PS 02-31 Rozhlasové zařízení**

V železniční stanici Poříčany bude vybudováno rozhlasové zařízení pro informování cestujících. V rámci tohoto PS se navrhuje navázat na stavby „Doplnění pil. proj. I.NŽK“ a „DOZ Kolín (mimo) - Kralupy nad Vltavou (mimo)“, ve kterých byla realizována vnitřní část rozhlasového zařízení v podobě rozhlasové ústředny na bázi IP technologie s integrovanými VoIP vstupy pro přímé připojení do digitální infrastruktury a provedeno začlenění do dálkového ovládání z CDP Praha. Rozhlasová IP ústředna se zesilovači je umístěna ve sdělovací místnosti v 19" skříní ve výpravní budově. IP rozhlasová ústředna umožňuje zpětnou kontrolu provedeného hlášení včetně monitorování výstupu zesilovače a kontrolu linky k reproduktorům.

Stávající IP rozhlasová ústředna bude ponechána. Nové reproduktory pro ozvučení se navrhuje umístit do haly VB, do podchodu, na zastřešení nástupiště a na stožárky venkovního osvětlení, které budou součástí jednotlivých stavebních objektů. Pro ozvučení nástupišť se navrhuje použít reproduktory o jmenovitém příkonu 15W s přepínatelným výkonem 6-10-15W. Pro ozvučení haly výpravní budovy se navrhuje použít skříňkové 6W reproduktory s nastavitelným výkonem.

Zemní kabelové rozvody se navrhuje vést kabely v provedení kabelem CYKY 2x2,5 nebo CYKY 2x1,5, které budou vedeny v samostatném kabelovém žlabu, kabelových roštích nebo v kabelovodu. Reproduktory budou na zemní kabelizaci připojeny vnitřkem osvětlovacího stožáru kabely YY-JZ 0,6/1kV 2x0,75 přes svorkovnici SS. Rozhlasové kabely budou ukončeny v kabelových skříních řešených v rámci projektů sdělovacího zařízení a MK zářezovou technikou. Veškeré průchody do stožáru, skříní svorkovnic budou chráněny proti vniknutí vody kabelovou průchodkou popř. ucpávkou.

Rozhlas bude ovládán z řídicího serveru informačního systému pro automatická hlášení. Pro živá hlášení bude využit telefonní zapojovač (TZ) a jeho SW pro telefonní řízení spojení a hlášení bude z ovládacího pracoviště CDP Praha.

Úroveň srozumitelnosti hlasu musí vyhovovat požadavkům CR/HS PRM TSI 2008164/164/ES, bodu 4.1.2.12, která říká: Mluvené informace musí mít ve všech oblastech minimální úroveň RASTI 0,45, v souladu s normou IEC 60268-16.

Před předáním stavby musí být provedeno autorizované měření akustického hluku na hranici ochranného pásma, zda nedochází k jeho překračování dle zákona č. 258/2000 Sb.

Poruchové informace z dané technologie budou přenášeny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS) ŽDC podle Technické specifikace SŽDC č. 2/2008 – ZSE. Koncentrátor DDTS byl v ŽST Poříčany vybudovaný v rámci stavby „Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Nymburk SpS Poříčany“.

#### **PS 02-33 Kamerový systém**

Účelem této části projektu je návrh na vybudování (resp. doplnění) kamerového systému z důvodů vizuální kontroly, ochrany majetku před poškozením či odcizením a přehledu nad dopravní situací v ŽST Poříčany. Kamerový systém bude vybudován na technologii IP s kompresí H.264. Pro komplexní řešení monitorování požadovaného prostoru železniční stanice bylo navrženo potřebné množství IP kamer, které monitorují situaci na nástupišťích, v podchodu a monitorují i celkovou situaci v ŽST.

Pro připojení jednotlivých kamer se navrhuje použít optické kabely zafouknuté do ochranných mikrotrubiček. V odbavovací hale se navrhuje připojit kameru pomocí metalického datového kabelu. V rámci tohoto PS dojde k připojení jednotlivých výtahů. Optickými kabely v ochranných mikrotrubičkách budou připojeny kamery, které jsou součástí tohoto PS. Pro zajištění komunikace a diagnostiky výtahů budou mezi sdělovací místnostmi a strojovny výtahů vybudovány kabely metalické, které budou sloužit jednak pro připojení dorozumívacího zařízení z výtahu (dorozumívací zařízení je součástí dodávky výtahu) jako pobočky železniční služební telefonní sítě jednak pro

připojení k systému dálkové diagnostiky technologických systémů ŽDC podle TS SŽDC č. 2/2008. Případná nouzová komunikace z výtahu bude probíhat přes centrální bránu umístěnou na CDP Praha. Pro ukládání záznamu z jednotlivých kamer bude využito stávající kamerové uložště (server KS) v ŽST a pro nové kamery bude vybudováno nové záznamové zařízení.

Pevné IP kamery budou umístěny na zastřešení nástupišť, v podchodu a na osvětlovací věži. Kamery budou monitorovat situaci na nástupištech, v podchodu a celkovou situaci v ŽST. IP kamery budou umístěny na závěsu pomocí konzol (držáků kamery). Konzoly pro IP kamery jsou součástí tohoto PS.

Pro ukládání záznamu z jednotlivých kamer bude využito stávající kamerové uložště (server KS) v ŽST a pro nové kamery bude vybudováno nové záznamové zařízení. Propojení jednotlivých kamer s dohledovými pracovišti bude prostřednictvím přenosového systému SDH, technologické datové sítě TDS a dálkové optické kabelizace.

Z hlediska ukládání záznamu je nutné respektovat zákon 101/2000 Sb. a směrnici SŽDC č.97 o ochraně osobních údajů pro provoz kamerových systémů se záznamovým zařízením a jejich registraci na Úřadu pro ochranu osobních údajů. Jde především o:

- Oprávnění přístupu k datům, nahlížení do záznamů a sledování on-line;
- Dobu uchovávání záznamů – max. 168 hodin;
- Vymaskování záběrů objektů, které nejsou v majetku SŽDC a ČD;
- Vybavení sledovaných prostor jednotnými informačními tabulkami schváleného vzoru.

Poruchové informace z dané technologie budou přenášeny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS) ŽDC podle Technické specifikace SŽDC č. 2/2008 – ZSE. Koncentrátor DDTS byl v ŽST Poříčany vybudovaný v rámci stavby „Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Nymburk SpS Poříčany“.

## **PS 02-32 Informační systém**

V rámci tohoto provozního souboru je ŽST. Poříčany navržen nový informační hlasový a vizuální systém v celé železniční stanici. Systém IS je informační prostředek pro poskytování informací o vlakových spojích s aktuální situací v železniční stanici ve vizuální a zvukové podobě. Systém je tvořen akustickou částí pro hlášení vlakových spojů a vizuální poskytující informace prostřednictvím digitálních informačních panelů a případně monitorů.

Řídící aplikace informačního systému (serverová aplikace) se navrhuje využít stávající (systém INIS) instalovaný na virtuálních serverech umístěných na CDP Praha, která se rozšíří o patřičný počet licencí a SW modulů. V ŽST Poříčany, kde bude instalován nový informační systém, se navrhuje instalace patřičných převodníků, které se navrhuje umístit do sdělovací místnosti ve výpravní budově do 19“ racku. Ovládání celého systému bude prováděno pomocí ovládacího pracoviště, které bude umístěno na stole operátorky v příslušném dispečerském sále v objektu CDP Praha.

Pomocí centrálního počítače (SW aplikace na virtuálních serverech) je možné dodávat informace o aktuálních dopravních procesech (časy skutečných příjezdů a odjezdů vlaku a z toho vyplývajícího zpoždění), které poskytuje graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení (GTN). Jednotlivé změny grafikonu, případně servisní zásahy do systému musí být možné provádět dálkově (dálková správa dat) po datové síti. Řídící SW informačního systému musí umožňovat zasílání aktuálních informací zobrazovaných na odjezdových panelech na internetové stránky SŽDC s.o. Komunikace jednotlivých prvků IS v rámci této stavby je prováděna pomocí technologické datové sítě.

Jednotlivé panely a prvky informačního systému v prostoru ŽST se navrhuji umísťovat následovně:

- Výpravní budova
  - V hale pro cestující ve VB
  - U vstupu do prostoru nádraží z vnější strany VB
- Nástupiště
  - Rekonstruované ostrovní nástupiště č. 2 u kolejí 1 a 3
  - Rekonstruované ostrovní nástupiště č. 3 u kolejí 2 a 4
  - Rekonstruované ostrovní nástupiště č. 4 u kolejí 6 a 8

- Podchod pro cestující

Navržené typy informačních panelů, jejich provedení i způsob zobrazování informací je závislý na použití konkrétního systému vybraného dodavatele a požadavku investora. Investor požaduje sledovat u vizuálních informačních panelů technologii transreflexních LCD displejů s maticovým rastroem s podsvícením LED diodami.

Poruchové informace z dané technologie budou přenášeny do systému dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS) ŽDC podle Technické specifikace SŽDC č. 2/2008 – ZSE. Koncentrátor DDTS byl v ŽST Poříčany vybudovaný v rámci stavby „Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Nymburk SpS Poříčany“.

Informační systém musí umožňovat zobrazování sektorů. Hlasové majáčky pro nevidomé nejsou součástí PS informačního zařízení - jsou řešeny v rámci SO Orientační systém pro cestující.

### **PS 02-34 Přeložky a ochrana stávajících sdělovacích kabelů**

V rámci tohoto provozního souboru se navrhuje ochránit stávající DK, TK, MK, DOK a HDPE, při stavebních pracích spojených s prodloužením podchodu a rekonstrukcí nástupišť.

Před zahájením stavebních prací je nutné všechny kabely vytýčit a určit jejich skutečné uložení. Na základě výsledků bude upřesněno technické řešení úprav a ochrany kabelizace.

Před zahájením prací na úpravách a ochranách kabelizace bude na kabelech provedeno příslušné měření. Toto měření bude provedeno též po dokončení úprav.

Ochrany stávajících metalických kabelů budou řešeny přeložkami stávajících kabelů do nové trasy, zvětšením krytí stávajících kabelů, novými kabelovými vložkami v nových trasách, uložení stávajících kabelů do chráničků nebo kombinací výše uvedeného. Ochrana kabelů bude prováděna postupně v předstihu před realizací stavby. Stávající kabely zůstanou i po realizaci stavby zcela funkční. Proto kabelové vložky na těchto kabelech budou realizovány stejnými profily a provedením jako stávající kabely.

Na všech nástupišťích dojde k demontáži VTO a sdělovací kabelizace vedené k VTO bez náhrady. V rámci tohoto PS z důvodu demontáže VTO na nástupišťích dojde k úpravě stávajícího telefonního zapojovače.

## **D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**

### **PS 03-11 Úprava dispečerské řídicí techniky**

Účelem tohoto provozního souboru je vybudování nové podřízené stanice dispečerské řídicí techniky pro řízení a snímání informací o stavu technologického zařízení DOÚO, ÚNZ. Hlavní stanice PLC automatu bude přes přenosový systém spolupracovat v režimu multipoint s řídicí jednotkou v ED Praha Křenovka. V rámci tohoto PS bude stávající technologie DŘT demontována.

Napájení nového programovatelného automatu (PLC) a servisní zásuvky bude ze stávajícího vývodu pro technologii DŘT.

### **PS 03-12 ED Praha Křenovka, doplnění DŘT**

V rámci tohoto PS je nutné provést úpravy a doplnění potřebných komponent, programového vybavení (tzv. parametrizace = vytvoření zobrazovaných schémat, protokolů, doplnění databáze řídicího systému, zaškolení obsluhy, řešení provizorních stavů aj.) respektující nový stav řízených technologických zařízení.

## **D.4 Ostatní technologická zařízení**

### **PS 04-11 Výtahy**

Doprava zavazadel, handicapovaných osob, dětských kočárků a jízdních kol z podchodu na nástupiště a naopak je navržena výtahy. Samoobslužné osobní výtahy budou umístěny do výtahových šachet, které jsou součástí SO podchodu. Výtahové šachty budou v úrovni podchodu železobetonové a nad úroveň nástupiště zděné. Výtahový stroj bude ve všech případech umístěn pod stropem šachty,



jedná se o výtah trakční – bez strojovny. Výtahy budou plně splňovat požadavky na TSI PRM, národní zvyklosti a předpisy provozovatele dráhy.

Jsou navrženy čtyři nové osobní výtahy pro veřejnou dopravu P1 - P4. Výtah P1 je zaústěn vedle výpravní budovy, je neprůchozí, jeho nosnost je 14 osob, vnitřní rozměr kabiny je 1200/2100mm. Výtahy P2-P4 jsou zaústěny na ostrovní nástupiště a jsou průchozí. Vnitřní rozměr kabin je 1100/2100mm.

Dorozumívací zařízení z výtahu bude v rámci „PS 02-33 Kamerový systém“ připojeno jako pobočka železniční služební telefonní sítě. Součástí výtahů je příprava pro pevné IP kamery v antivandalním provedení a vlečné kabely pro napojení těchto kamer. Rozvaděče budou odděleny od výtahové šachty a temperovány, řídicí jednotka bude vyhřívána.

## **E. STAVEBNÍ ČÁST**

### **E.1 Inženýrské objekty**

#### **SO 11-01 Železniční svršek**

#### **SO 11-02 Železniční spodek**

##### Stávající stav:

Náplň řešených stavebních objektů je situována do osobního nádraží ŽST Poříčany mezi Kolínské a Pražské zhlaví, kde navazuje na stávající stav. Ve stávajícím kolejišti se nachází tři ostrovní nástupiště přístupné podchodem z výpravní budovy a jedno vnější nástupiště u výpravní budovy. Nástupiště jsou opatřené služebními přechody na obou koncích. Kolejiště tvoří dopravní koleje č. 0,1,2,3,4,6,8, kusá dopravní kolej č.10 a manipulační kusé koleje č.5, 110, 112 a 114. Do Pražského zhlaví je zapojena trať č. 060 Poříčany – Nymburk.

Rychlost ve stávajících kolejích je následující:

Kolej č.	Rychlost – $V/V_{130}/V_k$ (km/h)	Poznámka
0	120/130/-	dopravní
1	120/-/-	dopravní
2	120/-/-	dopravní
3	80	dopravní
4	80	dopravní
5	40	manipulační
6	50	dopravní
8	50	dopravní
10	40	dopravní
110	40	manipulační
112	40	manipulační
114	40	manipulační

Pozn. Pro koleje 0-2 jsou vyznačeny rychlosti ( $V$ ,  $V_{130}$ ,  $V_k$ ), v ostatních kolejích jsou pouze uvedeny rychlosti  $V$ .

Téměř celé kolejiště stanice je zatrolejováno s výjimkou manipulačních kolejí.

Železniční svršek je různorodých typů i stáří. Tvar kolejnic v koleji č. 0 - 2 je UIC60, v kolejích č. 4 a částečně č.5 S49, ve zbývajících úsecích kolejí je použito kolejnice tvaru R65. Betonové pražce jsou zastoupeny typy B91S/1, SB8. V prostoru zhlaví, v oblasti výhybek jsou převážně dřevěné pražce. Průběžné dopravní koleje jsou svařeny do bezстыkové koleje.

##### Navrhovaný stav:

V rámci stavby je navržena směrová a výšková úprava koleje z důvodu rekonstrukce nástupišť. S ohledem na prodloužení podchodu na severní stranu kolejiště je navrženo v koleji č. 8 vyjmutí a opětovné vložení kolejového pole spolu se zřízením ZKPP dle předpisu SŽDC S4. K vyjmutí a vložení kolejového pole spolu se zřízením ZKPP dle předpisu SŽDC S4 dojde rovněž v koleji č. 5 z důvodu provedení výkopu pro výtahovou šachtu na nástupišti č. 1. V rámci řešení objektu železničního svršku dojde s ohledem na dodržení ustanovení ČSN 73 6360-1 k úpravě rychlosti v koleji č. 1 a 2.

S ohledem na dodržení ustanovení ČSN 73 6360-1 je navržena úprava převýšení v koleji č.1, 3 a 4.

V rámci návrhu směrové a výškové úpravy kolejí byla prověřena minimální osová vzdálenost staničních kolejí 4,75 m. Výškové řešení kolejí vychází z dodržení max. příčného sklonu nástupišť dle ČSN 73 4959.

V koleji č. 5 a 8 bude navržen kolejový rošt z regenerovaných kolejnic S49 a R65, užitých pražců SB8 a nových dřevěných pražců. Drobné kolejivo bude v koleji č. 8 použito nové, v koleji č. 5 bude použit vyzískaný materiál splňující podmínky předpisu SŽDC S3, díl XV. V ostatních kolejích zůstává kolejový rošt bez výrazných úprav (dojde pouze k výměně drobného kolejiva v místě rušených úrovnových přechodů). V rámci stavby dojde ke směrovému a výškovému vyrovnání výhybek č. 41 (JS49 1:11 - 300) a 43 (obl.R65 1:14 800/389,273). Bezstyková kolej v koleji č. 5 a 8 bude obnovena.

Pražcové podloží bude sanováno konstrukční vrstvou šterkodrti, doplněnou o separační geotextilii. Zesílená konstrukce pražcového podloží bude provedena ze šterkodrti a separační geotextilie. Odvodnění bude řešeno trativodem zaústěným do kanalizace. Trativod je navržen z plastových trub a bude opatřen plastovými šachtami. Zaústění trativodu bude provedeno v šachtě Š1 a Š6, které jsou součástí objektu SO 16-01.

Rychlost v ŽST bude po provedení úprav následující:

Kolej č.	Rychlost – $V/V_{130}/V_{150}/V_k$ (km/h)	Poznámka
0	120/130/130/130	dopravní
1	115/120/120/120	dopravní
2	115/120/120/120	dopravní
3	80	dopravní
4	80	dopravní
5	40	manipulační
6	50	dopravní
8	50	dopravní
10	40	dopravní
110	40	manipulační
112	40	manipulační
114	40	manipulační

Pozn. Pro koleje 0-2 jsou vyznačeny rychlosti ( $V, V_{130}, V_{150}, V_k$ ), v ostatních kolejích jsou pouze uvedeny rychlosti  $V$ .

## SO 12-01 Nástupiště

### Stávající stav:

V ŽST Poříčany, která je umístěna ve směrovém oblouku, se nachází tři ostrovní nástupiště přístupné podchodem od výpravní budovy (nástupiště č. 2-4). U výpravní budovy se nachází vnější nástupiště (č. 1). Na obou koncích nástupišť jsou situovány rampy, na které navazují služební úrovnové přechody, další služební přechod je v blízkosti objektu podchodu. Ostrovní nástupiště mají asfaltový povrch, nástupiště tvoří monolitické betonové zídky s kamennými prvky v prostoru nástupištní hrany. V úseku podchodu nástupištní zídka tvoří hranu vany kolejového lože. Vnější nástupiště u výpravní budovy má povrch z velkoformátové betonové dlažby. Výška nástupištní hrany je proměnná a pohybuje se v rozmezí 0,31-0,55 m. Všechna nástupiště jsou vybavena přístřešky a mobiliářem. Osvětlení nástupišť je mimo přístřešky zajištěno samostatnými stožáry veřejného osvětlení. V přístřešcích je osvětlení jejich součástí. Odvodnění nástupišť je prostřednictvím příčného a podélného sklonu do kolejiště. Odvodnění přístřešků je napojeno do kanalizace.

### Navrhovaný stav:

V rámci stavby je navržena rekonstrukce všech nástupišť v ŽST Poříčany.

- Vnější nástupiště č. 1:

Jedná se o vnější nástupiště u výpravní budovy s nástupištní hranou u koleje č.5. V rámci stavby je navržena rekonstrukce nástupištní hrany v délce 58 m, úprava nástupištní hrany na výšku 550 mm nad TK a na vzdálenost 1680 mm od osy koleje č.5. Dále je navržena výměna stávajícího povrchu

s doplněním prvků pro bezbariérové užívání. Nástupištní hrana bude v prostoru odstraněných kamenných prvků nově vytvořena z betonu C 30/37.

- Ostrovní nástupiště č. 2,3 4:

Jedná se o ostrovní nástupiště s nástupištními hranami u kolejí č. 1+3, 2+4 a 6+8. Stávající služební přechody na obou koncích nástupišť a v blízkosti podchodu budou zrušeny. Nové ostrovní nástupiště č. 2 bude mít délku nástupní hrany na vnější straně oblouku 210 m a to s ohledem na poznatky o chování vlaku vybaveného ETCS. Ostatní nástupiště č. 3 a 4 budou mít délku 200 m.

Všechna ostrovní nástupiště jsou navržena s nástupištní hranou 550 mm nad spojnici TK a ve vzdálenosti 1680 mm od nových os kolejí ve směru spojnice TK. Nástupištní L prefabrikáty budou uloženy na vrstvu betonu. V úseku konstrukce podchodu bude nástupištní hrana vytvořena z betonu C30/37 v prostoru stávajících kamenných prvků, které budou v rámci stavby odstraněny. Ukončení nástupišť bude svahované s použitím zatravnovacích tvárnic a svahových dílců. Na konci nástupišť bude umístěno zábradlí.

V rámci stavebních úprav nástupiště č. 2 dojde i k demontáži stožárového pětisvětlového návěstidla Lc3, které je umístěno v nástupišti v kilometrické poloze km 371,178. Návěstidlo bude po dokončení demontáže nástupiště osazeno na nový betonový prefabrikovaný základ ve stejné kilometrické poloze. Návěstidlo se předpokládá připojit novým kabelem, kterým bude plnohodnotně nahrazen stávající kabel č. 180 (TCEKPFLEY – 7P) mezi návěstidly Se41 a Lc3. Demontáž návěstidla a výkopové práce pro pokládku kabelizace si vyžádá zavedení výluky vlakových cest končících u toho návěstidla. V průběhu stavby bude rovněž zhotovitelem kontrolována dostatečná viditelnost dalších návěstidel, jejichž viditelnost může být stavbou ovlivněna.

Přístup na nástupiště je řešen podchodem se schodištěm a výtahem, které jsou součástí PS 04-11 a SO 14-01. Nástupiště bude zastřešeno stávajícím rekonstruovaným přístřeškem, který řeší samostatný objekt SO 22-01, na nástupišti bude osazen orientační systém, který řeší SO 24-01 a mobiliář, který je součástí SO 21-01.

- Provizorní nástupiště:

V rámci realizace stavby bude nutné zřídit u koleje č. 3 provizorní nástupiště dl. 160 m. Nástupiště je navrženo jako úrovňové, s výškou 200 mm nad TK a vzdáleností 1650 mm od osy koleje. Nástupištní hrana budou tvořit tvárnice Tischer do bet. lože, povrch bude ze ŠD tl. 0,1 m.

### **SO 14-01 Nové výstupy z podchodu, podchod**

#### Stávající stav:

Stávající mostní objekt je podchod v km 371,108 v žst Poříčany. Most je o jednom otvoru světlé šířky 5,04 m. Nosná konstrukce je uzavřená rámová konstrukce. Rozpětí nosné konstrukce je 5,44 m. Otvor je pod kolejí č. 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6 a 8. Stavba je z roku 1954. Schodišťová ramena jsou přímá rovnoběžná s kolejí, schodiště do výpravní budovy je rovnoběžné s tubusem podchodu.

#### Navrhovaný stav:

Původní tubus podchodu zůstane zachován.

Přístupová schodiště na východní straně, schodiště na nástupiště 1 i schodiště do výpravní budovy zůstanou zachovány. Přístupová schodiště na nástupiště č. 2, 3, 4 na západní straně se vybourají včetně schodišťových zídek a nahradí se výtahovými šachtami. Horní části výtahových šachet nad terénem budou zděné.

U výpravní budovy se na východní straně odbourá část stěny tubusu a doplní se nová výtahová šachta se zděnou nástavbou.

Tubus bude na severní straně prodloužen pod kolejí č. 8 a bude navazovat na přístup (chodník). Z prodloužení bude zabezpečen výstup zalomeným schodištěm a přístupovým chodníkem

Zrekonstruují se vnitřní plochy podchodu, tj. provede se kompletní výměna dlažeb i obkladů. Na stěnách u schodišť bude navrženo nové zábradlí.

U výtahových šachet jsou navrženy čerpací jímky, které budou osazeny trvalým plovákovým čerpadlem.

Stávající schodišťová ramena budou upravena na novou výškovou úpravu nástupišť, tj. stávající stupně se odstraní a na nový podkladní beton se vybudují nové schodišťové stupně. Tato schodiště budou osazena na nástupišti novým zábradlím městského typu a stěny se osadí novými madly.

#### **SO 16-01 Odvodnění výstupu z podchodu**

Předmětem řešení tohoto SO je přeložka odvodnění vedeného podél 8. koleje v místě prodloužení podchodu. Přeložka délky cca 96 m bude umístěna na severní stranu od nového vstupu do podchodu.

Součástí objektu je také napojení odvodňovacího žlábků umístěného před sestupem na nové schodiště podchodu. Samotné odvodnění podchodu je řešeno v rámci SO 14-01 Nové výstupy z podchodu.

#### **SO 16-02 Odvodnění přístřešků**

Obsahem tohoto SO je odvodnění repasovaných přístřešků na ostrovních nástupišťích č. 2, 3 a 4. Přístřešky budou odvodněny do stávajících přípojek a do stávající kanalizace, která je vedena jednotlivými nástupišti.

Dále dojde na základě provedeného průzkumu kanalizace k sanaci vybraných úseků stávající staniční kanalizace. Lokální opravy budou provedeny bezvýkopovou nedestruktivní technologií a ve vybraných úsecích dojde k výměně potrubí.

Součástí tohoto SO je rovněž zrušení části stoky v úseku mezi šachtami Š6a a Š6b na nástupišti č. 1 a zrušení stávajícího odvodnění podchodu vedeného podél tubusu podchodu od šachty Š6b k nástupišti č. 4.

#### **SO 18-01 Chodníky, rampa**

Navržená rampa slouží k zajištění bezbariérového zpřístupnění 1. nástupiště a výpravní budovy. Využitelné části stávajících konstrukcí budou sanovány, ostatní konstrukce budou zdemolovány. Součástí objektu je také přesun informačního panelu.

Osa navržené rampy je vedena jejím středem. Rampa je navržena jako bezbariérová čtyřramenná rampa. Rampa bude upnuta do nových železobetonových opěrných zídek. Nové schodiště v místě stávající rampy je navrženo přímé jednoramenné z prefabrikovaných betonových stupňů. Výškové řešení rampy vychází z maximálního povoleného sklonu 1:16 a max. délky ramene rampy. Volná šířka rampy je 1,6 m. Šířka schodiště vychází z volné šířky stávající rampy. Konstrukce povrchu rampy je z důvodu odvodnění s povrchem betonu s protiskluznou úpravou.

Odvodnění je řešeno podélným a částečně příčným sklonem rampy. Odvodnění zemní pláně není v objektu řešeno. Stávající povrch u nástupního ramene před začátkem rampy a schodiště bude předlážděn. Dlažba bude kladena do betonového lože.

##### **SO 18-01.1 Přístupová cesta podél Českobrodské ulice**

Navržený chodník slouží pro bezbariérový přístup pěších ze severní části Poříčan od silnice II/330 (ulice Českobrodská) do železniční stanice. Chodník je napojen na rampu a schodiště vedoucí do podchodu k jednotlivým nástupišťím a výpravní budově. Chodník bude v budoucnu při výstavbě autobusového terminálu upraven tzn. zkrácen a částečně přeměněn na nástupní hranu autobusového nástupiště.

Osa navrženého chodníku je vedena v místě pravé hrany chodníku ve směru staničení. Směrové řešení navazuje na výstupy z podchodu. Dále je chodník směrově veden v přímé dl. cca 133 m a na konci staničení je navržen oblouk o poloměru 3,0 m.

Výškově je trasa s ohledem na souběh s výstupem z podchodu navržena v podélném sklonu 0,0 %. Dále je navržen podélný sklon 0,5 % až do staničení cca km 0,170, kde vystoupá chodník na stávající násyp ve sklonu 8,33 % dl. 24,75 m a napojí se na komunikaci II/330.

Chodník je navržen se dvěma pruhy pro chodce v jednotné šířce 2,0 m. Základní příčný sklon chodníku je navržen jednostranný ve sklonu 2,0 %. V místě nepojení na komunikaci II/330 bude příčný sklon přizpůsoben stávajícímu podélnému sklonu komunikace. V místech napojení na podchod bude chodník překlopen do nulového příčného sklonu. Konstrukce chodníku byla navržena dle TP 170. Vzhledem k tomu, že se jedná o SO dočasného charakteru, byla zvolena konstrukce z betonové dlažby, která je snadno rozebratelná a opětovně využitelná.

Odvodnění chodníku je navrženo příčným a podélným sklonem na přilehlý terén. Je počítáno s částečným vsakem v rámci betonové dlažby. Odvodnění zemní pláně není v rámci chodníku řešeno.

### **SO 18-01.2 Dopravní trasy**

Technické řešení celého SO se sestává z návrhu dopravních tras pro stavbu „Rekonstrukce nástupišť a bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ včetně návrhu staveništních komunikací dle plánu ZOV. Zhotovitel stavby společně se správcí používaných komunikací provede před zahájením stavby pasport deklarovaných dopravních tras a stavebních objektů podél dopravních tras. Po ukončení výstavby pak bude proveden opětovný pasport a bude rozhodnuto o způsobu a rozsahu opravy. Součástí objektu je finanční odhad oprav dopravních tras poničených staveništní dopravou, dále je v objektu rozpočtováno kácení v rámci dendrologického průzkumu a zřízení dopravně inženýrského opatření.

## **E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů**

### **SO 21-01 Drobná architektura a oplocení**

Bude provedena kompletní obměna mobiliáře na ostrovních nástupištích (tzn. nástupiště č. 2 až 4) s výjimkou košů na tříděný odpad, které budou ve stanici ponechány, pouze přemístěny do nových poloh a doplněny novými. Kromě košů budou ostrovní nástupiště osazena čtyřmístnými lavičkami s područkami, jednomístnými lavičkami s područkami, infopanely a nádobami na posypový materiál. Infopanely budou oboustranné a kromě informační náplně mohou být využity pro umístění reklamy třetích stran. Dále bude prostor stanice vybaven stojany pro kola. Stojany budou umístěny v prostoru u vstupu na první nástupiště (u rampy).

Výběr konkrétních výrobků podléhá celkovému novému architektonickému řešení stanice.

#### **SO 21-01.1 Drobná architektura a oplocení přístupové cesty podél Českobrodské ulice**

Předmětem návrhu tohoto SO je návrh oplocení na severní straně ŽST. Oplocení je navrženo v takovém rozsahu, aby došlo k omezení přístupu cestujících do kolejíšť v prostoru nádraží a jejich navedení na nově navržený chodník pro pěší (SO 18-01.1 Přístupová cesta podél Českobrodské ulice) a do podchodu (SO 14 -01 Nové výstupy z podchodu, podchod). Celková délka oplocení je 185,5 m, bude provedeno z plotových panelů, vzhledem k délce bez vjezdových bran a servisních branek. Celková výška plotu bude 1,9 m nad terénem. Oplocení bude doplněno systémem tabulek se zákazem vstupu nepovolaných osob a varováním.

V trase navrženého oplocení se nachází stávající drobné objekty, které budou v rámci tohoto SO zdemolovány. Jedná se o tyto objekty: betonová jímka (nefunkční), zpevněná betonová plocha. Dále se v trase navrženého oplocení se nachází a nebude odstraněno v rámci tohoto SO: stávající zeleň (vzrostlé stromy a souvislé keřové porosty) – viz. část B.3.4 Dendrologický průzkum

Navržené oplocení bude typové – na ocelové poplastované sloupky s PVC krytkou budou osazeny plotové panely výšky s oky o rozměru 50x200 mm. Panel je vyroben z žárově pozinkovaného drátu a následně poplastován. Pro zvýšení stability je panel nahoře, ve středu a dole tvarově prolisován (3D). Připevnění panelu ke sloupkům bude provedeno pomocí PVC objímek. Sloupky budou kotveny do betonových patek o průměru 300 mm do hloubky 800 mm. Oplocení bude doplněno podhrabovými deskami. Tyto desky se vkládají do stabilizačních držáků, které jsou připevněné ke sloupkům.



## **SO 22-01 Zastřešení nástupišť a výstupů z podchodu**

### Stávající stav:

Na všech ostrovních nástupištích je v současné době provedeno zastřešení typu jednoduchá „Vlaštovka“. V prostoru nad podchodem a jeho výstupními rameny má konstrukce dvě řady sloupků, mimo podchod jednou řadou sloupků. Zastřešení je řešeno jako kombinace ocelové a dřevěné konstrukce. Hlavní nosnou konstrukci tvoří ocelové stojky tvaru T, resp. tvaru hrazdy v případě konstrukce se dvěma řadami sloupů u výstupu z podchodu. Vodorovné podélné prvky jsou provedeny z ocelových válcovaných profilů. Na podélné ocelové prvky jsou příčně kladeny dřevěné trámků, na které je v současné době provedení záklop z OSB desek. Krytinu dnes tvoří asfaltové hydroizolační pásy. Přístřešky jsou odvodněny středním dešťovým žlabem a jednotlivými svody do kanalizace v nástupišti.

### Navrhovaný stav:

V rámci rekonstrukce dojde k sejmutí dřevěného záklopu a dřevěných trámků. Ocelová nosná konstrukce bude repasována.

Stavebním průzkumem byl zjištěn špatný stavebně technický stav základových patek a také korozní úbytky ocelových sloupků částí skrytých pod úrovní nástupiště. Z toho důvodu bude přikročeno ke kompletní výměně základových patek a k nahrazení zkorodovaných částí ocelové konstrukce.

Stávající OK bude očištěna od starých vrstev PKO otryskáním. Následně bude provedena nová PKO. Sloupky budou instalovány do původní pozice. Na nosnou ocelovou konstrukci bude položen nový střešní plášť z trapézového plechu. Nově bude proveden také střední okapní žlab a svody (svody budou umístěny ve stávajících polohách). Svody od dvou metrů nad úrovní nástupiště budou plechové. V dosahu cestujících (pod 2 m) budou provedeny svody litinové (součást SO 16-02 Odvodnění přístřešků). Rozsah přístřešků se v podélném směru nemění, v příčném směru dojde k drobným korekcím, aby byl zachován volný průjezdný profil.

V rámci SO 22-01 je také navrženo nové zastřešení výstupu z prodloužené části podchodu. Zastřešuje schodiště, přístupový chodník a prostor podél přístupového chodníku. Konstrukce zastřešení je vytažena jako konzola nad prostor podél výstupu z podchodu. Vytváří tak krytý čekací prostor pro cestující, kteří budou z vlaku přestupovat na autobusovou dopravu, která bude ve výhledové investici do tohoto prostoru nově umístěna (autobusový terminál). Materiálově je nové zastřešení navrženo jako ocelová nosná konstrukce se střešním pláštěm z trapézového plechu, ze strany ke kolejišti bude zastřešení oplášťeno tahokovem. Zastřešení bude odvodněno přímo na terén (tedy bez žlabu a svodů).

## **SO 24-01 Orientační systém pro cestující**

Stávající orientační systém bude demontován.

Prvky navrhovaného orientačního systému budou provedeny v podobě plechových tabulí a prosvětlených butonů. Texty budou bílé na modrém podkladě, nebo černé na bílém podkladě. Tabule a butony budou osazeny na vlastní konstrukci podél trati před stanicí, na nástupištích, na zastřešeních a v podchodu.

Informace budou cestujícím podávány zejména formou piktogramů a doplňujícími texty v jednojazyčném provedení. Pro orientaci osob se zrakovým postižením budou dále nainstalovány orientační hlasové majáčky, na madlech budou osazeny hmatové štítky v Braillově písmu a nad madly budou umístěny plastové tabulky s Braillovým a prismatickým písmem.

## **E.3 Trakční a energetická zařízení**

### **SO 31-01 Úprava trakčního vedení**

Před zahájením stavebních prací je nutné vybudovat nový napájecí převěs, který umožní větší množství variant napájení. Nové schéma napájení bylo schváleno elektrodispečerem. Situování nového převěsu bylo provedeno se zástupcem provozovatele. Do systému pro kolej č. 3 se namontují

definitivní děliče č. 15, 16 oddělující koleje č. 1,3. Do výběhu do kotvení křížující systémy 1-3 ke kotvení se vloží izolace. Demontují se proudové propojky mezi kolejemi č. 1,3.

Stávající převěs na stožárech č. II, III, V, VI bude demontován, včetně odpojovačů, stožárů i základů. Dojde též k demontáži napájení na stožárech č. 52, 52A, včetně odpojovačů č. 6,8.

Do systémů nad kolejemi č. 2,4 se postupně namontují provizorní děliče dle jednotlivých stavebních postupů, které umožní práce na nástupištích. Při funkčnosti provizorních děličů se vloží do sestavy kolejí č. 2, 4 návěsti pro el. provoz. Po dokončení prací v jednotlivých postupech a při zahájení el. provozu musí být provizorní děliče vodivě překlenuty do doby konečné demontáže. Odstranění všech provizorních děličů proběhne v rámci dokončovacích prací.

Obetonování obnaženého základu kotevního stožáru č. 63A, který je v místě rušeného nástupiště bude řešeno v rámci objektu nástupiště. Dojde k prodloužení nástupiště č.3 tak, aby trakční bránový stožár č. 56A byl jeho součástí. Zajištění stožárů TV č. 56A, 58A při rekonstrukci nástupiště č. 3 je řešeno též v objektu nástupiště.

Dle nového kolejového řešení (příčný a výškový posun kolejí) je navržena úprava TV a jeho regulace. Pro koleje č. 4, 6, 8 (výškový posun 0-18 cm; příčný posun 0-10 cm) bude na dotčených branách 54A-54 až 68A-68 navrženo nové směrové lano, boční držáky a bude provedena celková regulace závěsů na směrovém laně. V kolejích č. 0,1,2 a 3 dojde pouze k výškové a směrové regulaci závěsů SIK včetně nových věšáků na novou polohu koleje.

Dle požadavku provozovatele k výměně trolejového drátu v systémech č. 2, 4 ve kterých byly namontovány provizorní děliče. Tato výměna bude provedena v rámci dokončovacích prací.

### **SO 36-01 Úprava rozvodu NN, osvětlení nástupišť včetně přístupových cest a podchodu**

#### Stávající stav:

ŽST Poříčany je napájena z distribučního rozvodu nn ČEZu. Venkovní rozvody nn jsou napájeny z hlavního rozvaděče z rozvodny nn. Venkovní osvětlení nekrytých částí nástupišť ŽST Poříčany je řešeno osvětlovacími stožáry výšky 5,5 m. Osvětlení je zajišťováno výbojkovými svítidly. Osvětlení zastřešené části nástupišť 2-4 je provedeno pomocí výbojkový svítidel. Osvětlení výstupů z podchodů u VB je řešeno pomocí lineárních zářivek. Provozní ovládání venkovního osvětlení probíhá automaticky prostřednictvím povelu soumrakového čidla a časového okruhu, nebo manuálně pověřeným pracovníkem obsluhy na stanoveném klientském pracovišti řízení dopravy (v rámci DDTS ŽDC).

#### Navrhovaný stav:

V rámci rekonstrukce a prodloužení podchodu pro cestující bude provedena úprava kabelových rozvodů nn a přípojek, nové osvětlení v podchodu a na krytých i nekrytých částech nástupišť 2-4. Součástí tohoto SO je připojení čtyř výtahů pro cestující, orientačních systémů, hlasových majáčku pro nevidomé a označovače jízdenek.

Napájecím bodem pro rozvody nn, přípojky nn je stávající hlavní rozvaděč v rozvodně nn, ve kterém dojde k úpravě stávajících vývodních polí RH 1-2 s následným doplněním nových vývodů pro výtahy, hlasové majáčky, označovače jízdenek a samotné měření. Součástí tohoto SO je zajištění provizorní napájecí kabelizace po dobu realizace stavby.

Stávající osvětlovací stožáry výšky 5 m na nástupištích 2-4, osvětlovací věž ROV 13 a osvětlení v podchodu budou demontovány. Na západní straně 3. nástupiště bude nutné změnit výškovou úroveň rozvaděče pro osvětlovací věž ROV14 dle pokynu stavební části. Stávající kabelová skříň KS1 bude nahrazena novou s jiným umístěním z důvodu kolize výstavby stojanů na kola. Na nástupištích a na přístupových plochách pro cestující bude instalováno nové osvětlovací zařízení v rozsahu:

- 23 ks nových sklopných osvětlovacích stožárů výšky 5,5 m s výbojkovými svítidly.
- 6 ks nových sklopných osvětlovacích stožárů výšky 6 m s výbojkovými svítidly.

Nové osvětlovací zařízení je mj. navrženo tak, aby byly splněny požadavky ČSN EN 12 464-2 a předpisu E11, nové osvětlení na jednotlivých plochách respektuje požadavky definované v rámci Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy. Napájecí a ovládací kabelová vedení jsou ukládána

v zemi v kabelových žlabech, stávajícím kabelovodu a chráničkách. V rozvodně nn jsou kabely kladeny do dvojité podlahy nebo nástěnných ukládacích systémů. Vedení a ukládání kabelových rozvodů je řešeno v souladu s požadavky platných norem a dále platných směrnic SŽDC, s.o.

### **SO 36-01.1 Osvětlení přístupové cesty podél Českobrodské ulice**

Provizorní osvětlení bude provedeno 6ti ks sklopných osvětlovacích stožárů 6 m (použity stožáry navržené do definitivního stavu včetně výbojkových svítidel). Napájení bude provedeno z rozvodny nn. Ovládání svítidel bude řešeno pomocí systému DDTS ŽDC.

### **SO 36-01.2 Osvětlení provizorního nástupiště**

V rámci probíhající stavby „DOZ Kralupy – Kolín“ došlo k výměně svítidel a rozvaděčů osvětlovacích věží a zavedení systému DDTS ŽDC. Provizorní osvětlení nástupiště bude provedeno celkově 4 ks výbojkových svítidel, která budou doplněna na osvětlovacích věžích ROV 10 (2 ks) a ROV 12 (2 ks). Napájení bude provedeno ze stávajících rozvaděčů ROV 10 a 12, které mají prostorovou rezervu pro doplnění přístrojového vybavení pro vývody ke svítidlům. Ke svítidlům budou přivedeny nové přírodní kabely CYKY. Ovládání svítidel bude řešeno pomocí stávajícího systému DDTS ŽDC.

### **SO 36-02 Úprava DOÚO**

#### Stávající stav:

Ve stávajícím stavu je v rámci ŽST Poříčany instalováno celkem 16 ks motorových pohonů odpojovačů TV (č.3, 6, 8, 13, 23, 401, 402, 410, 411, 412, 421, N113, N121, S3, V61, V62). Ovládání odpojovačů je zajištěno z ovládacího panelu typu TO5D, který je umístěn v dopravní kanceláři ve výpravní budově. Kabelové vedení obvodů ovládání je v provedení s měděnými jádry a je uloženo v zemi.

#### Navrhovaný stav:

V rámci rekonstrukce převěsu trakčního vedení budou stávající odpojovače zčásti demontovány a v místě nového převěsu TV v km 371,0 osazeny odpojovače nové, přičemž jejich počet bude navýšen o 3 ks. Odpojovače budou přečíslovány. Stávající ovládací pult DOÚO je kapacitně a technicky nevyhovující a bude nahrazen novým pultem, který se osadí do stejné polohy jako stávající. Nový pult s kapacitou do 24 ks odpojovačů bude ovládat jak stávající pohony, tak pohony nové, tj. celkem 19 ks (č.3A, 3C, 5, 3B, 3D, 4, 6, 8, 401, 402, 410, 411, 412, 421, N113, N121, S3, V61, V62). K novým a pohonům budou položeny nové ovládací kabely v dimenzích dle počtu a vzdálenosti nových odpojovačů. Stávající pohony zůstanou napojeny stávajícími kabely.

Demontáž stávajících a instalace nových pohonů není součástí tohoto SO – je řešena v rámci SO Úprava trakčního vedení. Hranice SO je ze směru napájení na výstupních svorkách rozvaděče zálohované sítě, na opačném konci je tvořena vstupními svorkovnicemi motorových pohonů na trakčních stožárech.

### **SO 37-01 Ukolejnění kovových konstrukcí**

Předmětem řešení výše uvedeného SO ukolejnění je ochrana před úrazem elektrickým proudem ve smyslu ČSN 33 2000-4-41 ed.2 u stávajících i nově zřizovaných vodivých konstrukcí.

Ve stávajícím stavu je řešeno ukolejnění konstrukcí ukolejněním na stávající kolej. Při demontáži vodivých konstrukcí bude jejich ukolejnění demontováno.

Navrhovaný stav řeší ochranu před úrazem elektrickým proudem ukolejněním vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Ukolejnění bude zřízeno podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2 a bude provedeno nepřímým ukolejněním zařízením omezujícím napětí. Rozsah řešení zahrnuje také úpravy ukolejnění stávajícího stavu v místech napojení na nové trakční vedení, provizorní ukolejnění a koordinaci vedení trakčních proudů během postupů výstavby.

Řešení je shrnuto v Koordinačním schématu ukolejnění a trakčních propojení.

#### **B.1.4.5 Návrh na postupné provádění stavby a požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby**

Realizace stavby bude probíhat postupně. Podrobný koncept postupu a organizace výstavby je uveden v části dokumentace F. Zásady organizace výstavby. Realizace je rozdělena do několika etap (přípravné práce, jednotlivé stavební postupy, dokončovací práce), které na sebe navazují. V každé etapě je pak postupná realizace navržena tak, aby dopad do železniční dopravy, případně další omezení byla pokud možno co nejmenší a práce na sebe technologicky navazovaly.

Během stavby bude stanice dálkově řízena z CDP. "Pro komunikaci zaměstnance střežícího přejezd se zaměstnancem řízení provozu na CDP Praha bude použito zařízení GSM-R, umožňující přímé, nahrávané spojení. Dodání mobilní terminálu GSM-R, včetně objednání SIM karty u SŽDC si zajistí zhotovitel."

V souvislosti s koordinací se související stavbou „DOZ Kolín (mimo) - Kralupy nad Vltavou (mimo)“ bude v rámci rekonstrukce ŽST Poříčany DOZ rozšířeno o nové prvky včetně zapojení a překonfigurování na CDP. Tyto práce proběhnou v rámci jednotlivých stavebních postupů. Po dokončení instalace zařízení předpokládá projektant 2 dny na úpravu konfigurace na CDP.

Délka stavebních postupů byla navržena na základě pracnosti rozhodujících stavebních objektů (podchodu, zastřešení a nástupišť).

Stavbu je navrženo realizovat po etapách, které byly stanoveny na základě požadavku zachování provozu ke dvěma nástupištním hranám pro sudý směr a k jedné hraně pro směr lichý. Dále jsou stavební postupy navrženy následovně:

Vnější nástupiště č. 1:

Během realizace nástupiště bude schodišťový výlez na nástupiště uzavřen pro opravy a přístup bude možný pouze ze schodiště vedoucí do přednádražního prostoru. Po dokončení těchto prací, budou zahájeny práce na výtahové šachtě a provoz cestujících bude naopak převeden na nové nástupiště a uzavřen bude vstup z přednádražního prostoru. Realizace podchodu včetně tubusu je navržena po půlkách, aby byl zachován mimoúrovňový přístup cestujících na nástupiště. Výstavba nástupiště a podchodu je realizována současně s rekonstrukcí nástupiště č.3 a 4.

Ostrovní nástupiště č. 2:

Stavebně nejobtížněji realizovatelné nástupiště. Aby bylo vyhověno požadavku dopravy na zachování alespoň jedné nástupištní hrany v lichém směru vytipoval projektant tři alternativy výstavby s následujícím závěrem:

- Výstavba provizorního nástupiště u SK 0 - umožnilo by realizovat nástupiště č.1 najednou, nicméně převýšení u SK 0 neumožňuje provizorní nástupiště zřídit. Případné snížení hodnoty převýšení by mělo dopad i do BK (řezání kolejnic a jejich následné prodloužení) a ceny stavby.
- Napojení manipulační koleje č.5 do zhlaví a její zdopravnění. Zde by bylo nutné kolej zatrolejovat a upravit stávající SZZ. Zde by byl dopad do ceny stavby ještě větší.
- Realizovat nástupiště po půlkách s tím, že většina stavebních prací proběhne v době provozu na SK 3 k provizornímu nástupišti. Přestože je tato varianta po stavební stránce náročnější, je z hlediska dopadů na náklady stavby a do ostatních zařízení nejpříznivější.

Projektant s ohledem na výše uvedené navrhl ve shodě s přípravnou dokumentací realizovat nástupiště č. 2 podélně po půlkách a to následovně:

- V první fázi bude postaveno provizorní nástupiště mezi SK 3-5 a současně při výluce obou těchto kolejí bude postavena nová nástupištní hrana u SK 3. Stávající rozhlas a osvětlení bude ponecháno, provoz cestujících na nástupišti bude omezen mobilním zábradlím a plentou proti prachu. Rozhraní projektant navrhuje v cca polovině nástupiště s rozšířením v místě vstupu do podchodu.

- V druhé fázi bude uvedeno do provozu provizorní nástupiště u SK 3 a vyloučeno z provozu nástupiště č.2. Během této doby bude vybudována nová nástupištní hrana u SK 1, nový výlez z podchodu a výtah. Dokončena bude dlažba. Případné práce vyžadující výluky TV obou SK 1,3 budou realizovány v denní době od 9:00 - 14:00 a o víkendech (Pa 20:00 - Po 5:00). V ostatní denní i noční dobu je navržena výluka pouze SK 1. Zejména pro realizaci tohoto nástupiště je vhodné požit nízké železniční podvozky KOP 12/40 pro návoz/odvoz techniky a materiálu.

Ostrovní nástupiště č. 3,4:

Obě nástupiště budou postupně realizována při vyloučeném provozu na sousedních kolejích. Současně s nástupištěm bude vždy rekonstruován podchod včetně výlezu na nástupiště a vybudována nová výtahové šachta. Dále budou rekonstruovány přístřešky včetně nového informačního systému, osvětlení a ostatních náležitostí.

Tubus podchodu a nový výstup:

Nový výstup z podchodu bude realizován hned na začátku stavby po snesení části SK 8. Dokončení části tubusu pod SK 8 je milníkem pro zahájení následujícího stavebního postupu, který vylučuje SK 2,4. Schodiště a rampa z podchodu nemají vliv na následující SP a mohou být dokončeny později. Oprava tubusu podchodu mezi nástupišti 3,4 bude realizována najednou. Zbýlá část tubusu podchodu bude z důvodu zajištění přístupu cestujících na nástupiště realizována podélně po půlkách pod ochrannou mobilního zábradlí a plentou proti prachu ze stavby.

Aby výše uvedená etapizace stavebních postupů byla realizovatelná, je navržena v rámci přípravných prací úprava TV tak, aby bylo možné vytvořit samostatné sekce napájení TV pro koleje 1,3,0,2-4,6-8. Samotný přístup do místa stavby je navržen pro nástupiště č.4 z plochy ZS klasicky auty. Přístup na nástupiště č.3 bude probíhat po kolejích za použití plošinových vozů, přívěsných vozíků a dvoucestných vozidel. K demolicí nástupištních hran budou použita sbíjecí kladiva. Návoz technologie výtahů proběhne rovněž po plošinových vozech, jejich manipulace po nástupišti za pomoci paletového vozíku. Přístup pro automobilovou techniku bude možný pouze v nočních výlukách přes úrovně křížení a mimo výluky v denní době dle dohody s výpravčím. Přístup na nástupiště č.1, 2 bude z přednádražního prostoru po odmontování jedné mezistěny PHS v denní době od 9:00 - 14:00. Je navrženo provizorní zapanelování/zasypání manipulační koleje č.5.

Úprava (odkopání) šterkového lože mezi pražci a stávající hranou nástupiště bude provedena ručně, doplnění ŠL bude provedeno ze železničního vozu a strojné podbito.

Překládka silnice/železnice bude probíhat na ploše ZS za SK 110.

Předpokládaná lhůta výstavby je následující:

Zahájení realizace stavby: 1. 7. 2017

Dokončení realizace stavby: 30. 11. 2018

Popis postupu výstavby vč. detailního řešení časového plánu je uveden v samostatné části projektové dokumentace F. Zásady organizace výstavby.

#### **B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje**

Tato stavba nevyžaduje mimořádné nebo zcela atypické zdroje a materiály pro její realizaci a proto projektová dokumentace s tím spojenou problematiku neřeší. Zajištění zdrojů pro realizaci bude věcí zhotovitele díla – bude čerpáno ze stávající infrastruktury v okolí stavby.

Napájení nových technologických zařízení elektrickou energií je řešeno z výkonové rezervy hlavního rozvaděče umístěného v rozvodně nn vedle trafostanice za výpravní budovou. V důsledku úpravy osvětlení, DOÚO, sdělovacího zařízení a osazení nových výtahů dojde ke změně spotřeby elektrické energie – viz tabulky bilance elektrické energie.



Energetická bilance zařízení:

<b>Energetická bilance žst. Poříčany - stávající stav</b>				
popis	instalovaný výkon $P_i$ [kW]	soudobost [1]	soudobý výkon $P_s$ [kW]	účinník $\cos\phi$ [1]
Venkovní osvětlení žst.	6,80	0,80	5,44	0,90
Sděl. zařízení	0,40	0,70	0,28	0,70
DOÚO	2,20	0,20	0,44	0,70
<b>celkem</b>	<b>9,40</b>		<b>6,16</b>	0,77

<b>Energetická bilance žst. Poříčany - nový stav</b>				
popis	instalovaný výkon $P_i$ [kW]	soudobost [1]	soudobý výkon $P_s$ [kW]	účinník $\cos\phi$ [1]
Venkovní osvětlení žst.	15,00	0,80	12,00	0,90
Napájení pohonu výtahu	24,00	0,60	14,40	0,70
Vytápění výtahové šachty - přímotop	8,00	1,00	8,00	0,70
Sděl. zařízení	2,00	0,70	1,40	0,70
DOÚO	3,40	0,20	0,68	0,70
<b>celkem</b>	<b>52,40</b>		<b>36,48</b>	0,74

Po dokončení stavby naroste energetická náročnost zařízení o cca 43 kW.

Odhadovaná spotřeba elektrické energie:

Stávající zařízení : 34 MWh / rok

Nové zařízení : 95 MWh / rok

Předpokládaný nárůst spotřeby el. energie oproti současnému stavu činí cca 61 MWh/rok.

**B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci**

V rámci zpracování projektu „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“, byl zpracován pasport staničního systému odvodnění – viz samostatná část dokumentace B.14.1. Tento pasport ve dvou etapách zmapoval odvodňovací systém v prostoru železniční stanice. Z provedeného průzkumu je patrné, že dešťové vody jsou od nástupiště č. 4 z prostoru stanice svedeny na jižní stranu za výpravní budovu do veřejné kanalizace trasované směrem na ČOV. Část odvodnění podél koleje č. 8 je svedena severním směrem.

Odvodnění povrchových (srážkových) vod v rámci železničního spodku je řešeno stávajícím systémem trativodů. Stávající areálová dešťová kanalizace v prodloužené části podchodu u koleje č. 8 bude nově v potřebném rozsahu přeložena. Způsob odvodnění repasovaných přístřešků zůstává zachován beze změny – dojde pouze k úpravě napojení z důvodu výškové úpravy nástupišť. Odvodňovací žlábků osazené na nástupištích a zpevněných plochách budou napojeny na stávající areálovou dešťovou kanalizaci. Nové zastřešení výstupu z prodloužené části podchodu je řešeno bez napojení na kanalizaci – voda bude volně odkapávat na terén.

**B.1.4.8 Napojení na dopravní systém**

Železniční stanice je napojena na městskou silniční síť sjezdem z Tovární ulice na severní straně nádraží v km cca 370,970. Z jižní strany nádraží (strana VB) není vjezd do prostor stanice umožněn – teoreticky je možno se dostat osobním automobilem do jihozápadních prostor žst. po rampě umístěné

v km cca 371,140 před vstupem do pošty. Tato rampa ale není primárně určena pro automobilovou dopravu, jedná se o rampu pro pěší a cyklisty, která bude v rámci stavby nahrazena schodištěm a novou rampou zajišťující bezbariérový přístup (stávající rampa nemá normové stoupání). Napojení nádraží na dopravní infrastrukturu zůstává beze změny – není touto stavbou řešeno.

#### **B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění**

Dřeviny z prostoru staveniště budou odstraněny v předstihu před zahájením stavby. Rozsah kácení mimolesní zeleně je uveden v samostatné části dokumentace B.3.4 Dendrologický průzkum.

Ve vydaném rozhodnutí o povolení ke kácení dřevin č.j. 663/2015/OU ze dne 28.11.2016 byl orgánem ochrany přírody (obecní úřad Poříčany) uložen odvod ve výši 40 000,- Kč na zajištění náhradní výsadby.

#### **B.1.4.10 Bezpečnost práce**

Základní povinností účastníků výstavby v oblasti bezpečnosti práce je dodržovat a postupovat v souladu se Zákonem č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, Nařízením vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími právními předpisy vč. ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb., týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy. Pro práce ve výškách a nad hloubkou platí Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., bližší požadavky na BOZP na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky. Jelikož se stavba nachází i na pozemku dráhy, je nutno dodržovat rovněž předpis SŽDC Bp1, o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a Vyhlášku MD č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní a odbornou způsobilost.

Problematika BOZP je podrobně řešena v samostatných částech dokumentace B.4.2 Plán BOZP a B.4.3 Manuál údržby stavby.

#### **B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (dále jen „bezbariérová vyhláška“) ve svém ustanovení § 1 odst. 3 „Předmět úpravy“ stanoví, že pro užívání staveb infrastruktury osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému platí jiný právní předpis. Tímto předpisem je nařízení Evropské komise č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen TSI PRM). Vzhledem k tomu, že stavbou dotčená žst. Poříčany je součástí dráhy celostátní a náleží do TEN-T podle nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013, do hlavní sítě osobní dopravy a do globální sítě nákladní dopravy, jsou pro tuto stavbu nadřazeny požadavky TSI PRM nad národní bezbariérovou vyhláškou.

#### **B.1.4.12 Podmiňující, vyvolané a jiné investice**

Pro realizaci stavby nejsou nutné žádné podmiňující investice. Vše potřebné pro dosažení cíle, tj. zajištění bezbariérového přístupu do prostor žst a propojení obou stran obce je řešeno v rámci této stavby.

Související investicí je vybudování přechodu pro pěší přes ul. Českobrodskou v místě vyústění komunikace (přístupového chodníku – rampy) od navrhovaného výstupu z podchodu na severní straně nádraží. Tato investice je v režii obce Poříčany.

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investiční a stavební akce. Některé z nich bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ a jsou v různém stadiu připravenosti.

Projekt „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ je potřeba s těmito akcemi koordinovat. Jedná se o následující stavby:

- DOZ Kolín (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo)
- Úprava zabezpečovacího zařízení pro ETCS v úseku Praha-Kolín
- Zvýšení trakčního výkonu TNS Nymburk a SpS Poříčany
- ETCS I. koridor úsek státní hranice Německo-Dolní Žleb-Praha-Libeň-Kolín
- Optimalizace trati Lysá nad Labem - Praha Vysočany, 2. stavba – I. část žst. Čelákovice (koordinace z hlediska výluk)
- Urbanistická studie přednádražního prostoru a okolí
- Studie přechodu pro pěší přes ul. Českobrodskou

Obsahem prvních čtyř výše uvedených akcí jsou technologická zařízení (sdělovací, zabezpečovací), která mají společný technický dopad – tím je kabelové napojení do VB.

Poslední dvě výše uvedené akce se týkají bezprostředního okolí nádraží a jejich financování není v režii SŽDC, s.o.

#### **B.1.4.13 Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu**

Statické výpočty prokazující bezpečnost návrhu nejsou uvedeny v projektu stavby samostatně, ale jsou součástí dokumentace příslušných stavebních objektů.

Stavební objekty stavby jsou navrženy bezpečně tak, aby zatížení na ně působící v průběhu výstavby a následného užívání nemělo za následek poškození (zřícení) či nepřipustné přetvoření stavby nebo jejích částí.

### **B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek**

#### **B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby**

Městským úřadem v Českém Brodě, odborem stavebním a územního plánování bylo vydáno vyjádření ve smyslu §15 stavebního zákona pod č.j.: MUCB 21271/2015. Tímto vyjádřením MÚ sděluje, že navržená stavba je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území a stavební úřad tak odstupuje od vydání územního rozhodnutí.

#### **B.1.5.2 Podmínky posouzení vlivů na životní prostředí**

Krajským úřadě Středočeského kraje, Odborem životního prostředí a zemědělství bylo dne 19.9.2016 pod č.j.: 135441/2016/KUSK vydáno sdělení, že dle § 4 odst. 1 písm. c) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění se nejedná o významnou změnu. Realizace záměru nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí.

#### **B.1.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace**

Kapacitní údaje uvedené v kap. 5 Posuzovacího protokolu přípravné dokumentace stavby byly v tomto stupni dokumentace dodrženy beze změn.

kapacitní údaje (převzato z Posuzovacího protokolu):

Rekonstrukce nástupišť	4 ks
Nové výtahy	4 ks
Rekonstrukce mostů-podchodů	1 ks
Prodloužení podchodu	1 ks

## **B.1.6 Příprava pro výstavbu**

### **B.1.6.1 Uvolnění staveniště**

Příprava území pro výstavbu nevyžaduje demolici pozemních objektů. Je třeba provést pouze lokální kácení mimolesní zeleně. Kácení dřevin podrobněji řeší samostatná část dokumentace B.3.4 Dendrologický průzkum.

### **B.1.6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů**

Pro potřeby napojení či umístění nových technologií bude využito stávající místností umístěných ve výpravní budově a rovněž rozvodny nn umístěné za VB. Nové objekty pro umístění technologie nejsou v rámci projektu zřizovány.

### **B.1.6.3 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby**

Při návrhu umístění ploch zařízení staveniště byla snaha o maximální využití stávajících objektů a ploch. Z tohoto důvodu jsou rozhodující plochy ZS situovány do obvodu železniční stanice. Případné zpevnění ploch zařízení staveniště bude provedeno dle potřeb konkrétní dodavatelské firmy. Při místních šetřeních nebyly v prostoru staveniště nalezeny vhodné budovy resp. prostory využitelné při realizaci stavby.

### **B.1.6.4 Způsob provedení demolic a místa skládek**

V rámci realizace stavby je navrženo odstranění (demolice) řady stávajících zařízení a stavebních konstrukcí. Jedná se především o objekty železničního spodku a svršku a technologická zařízení. Výtěžek z demolic bude rozříděn na využitelný a dále nevyužitelný materiál. Za konkrétní nakládání s výziskem odpovídá odpadový hospodář zhotovitele, který musí být autorizovanou osobou v této profesi. V projektu stavby jsou uvedeny pouze nezbytné zásady řešení této problematiky, očekávané množství materiálů a doporučená možná úložiště (skládky) v závislosti na druhích odhadů. S výziskem z demolic – odpadem bude nakládáno v souladu s platnou legislativou, tj. dle Zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění.

Dále nevyužitelný materiál (odpad) bude rozkategorizován a na základě jeho zařazení do příslušné kategorie odpadu odvezen na k tomu určenou skládku. Podrobný rozbor této otázky včetně určení množství jednotlivých kategorií odpadů a návrhu uložení odpadu je uveden v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí, v kapitole Odpadové hospodářství. O uložení na skládku, případně jiné naložení s vyzískaným materiálem musí být pořízen doklad.

### **B.1.6.5 Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování)**

Porosty z prostoru stavby budou odstraněny v předstihu před samotnou realizací stavby. Vykácení dotčených dřevin doporučujeme provést v období vegetačního klidu. Podrobněji viz samostatná část dokumentace B.3.4 Dendrologický průzkum.

### **B.1.6.6 Likvidace nebezpečných odpadů**

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.3.3 Odpadové hospodářství.

Množství odpadů, která vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých technologických a stavebních částí. Odpady jsou zaříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb.) a je specifikováno jejich možné využívání, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů. Součástí dokumentace „Odpadové hospodářství“ je rovněž orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně odstraňováním odpadů v daném regionu. Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu.

### **B.1.6.7 Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby**

V prostoru staveniště se nachází množství inženýrských sítí majících dle zákonných ustanovení a nařízení svá ochranná pásma. Jejich výčet a definice je uveden v kapitole B.1.3 této zprávy. Vyjádření správců a vlastníků ke stavební činnosti v rámci předmětné stavby vč. kontaktů na odpovědné pracovníky jsou uvedeny v dokladové části H.2 Vyjádření a stanoviska a rovněž v části H.4 Vyjádření projektanta o zapracování připomínek z projednání.

Před vlastním zahájením prací v dané lokalitě musí být vždy vyrozuměn potencionálně dotčený správce či vlastník o úmyslu zahájit stavební práce a musí být požádán o vytyčení inženýrské sítě respektive hranice chráněného objektu a stanovení jeho ochranného pásma. Současně pak požádá zhotovitel i o dohled nad stavební činností prováděnými v jejich ochranném pásmu. Prvotním podkladem pro toto je zakres stávajících i nových sítí v koordinační situaci.

Ochranu dřevin, rostlin, živočichů a nerostných surovin řeší samostatná část dokumentace B.3.2 Vliv stavby na ŽP a B.3.4 Dendrologický průzkum.

### **B.1.6.8 Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků**

Během stavebních prací spojených zejména s prodloužením podchodu a rekonstrukcí nástupišť budou provedeny přeložky a ochrana podzemních inženýrských sítí. Jedná se o DK, TK, MK, DOK a HDPE – podrobněji viz PS 02-34 Přeložky a ochrana stávajících sdělovacích kabelů. Před zahájením stavebních prací je nutné všechny kabely vytyčit a určit jejich skutečné uložení. Na základě výsledků bude upřesněno technické řešení úprav a ochran kabelizace.

Součástí stavby nejsou přeložky nadzemních sítí. Navržené stavební úpravy si nevyžadají trvalou ani dočasnou změnu dopravních tras na silničních komunikacích ani vodních tocích.

### **B.1.6.9 Omezující, bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby**

Při přípravě staveniště ani v průběhu výstavby se neuvažuje s odstřelem objektů či hornin, tzn., že nejsou třeba žádná zvláštní bezpečnostní opatření.

Staveniště je místo určené k uskutečnění stavby a pro umístění zařízení staveniště zhotovitele. Staveništěm jsou nemovitosti nebo jejich části, se kterými má objednatel (investor) právo hospodařit, nebo k nim má jiné právo. Toto staveniště musí být viditelně označeno, případně zajištěno proti vstupu nepovolaných (třetích) osob. Staveniště musí být na začátku a konci stavby označeno základními údaji o stavbě a údaji o zhotoviteli. Obvod stavby je vymezen v části I - Geodetická dokumentace a je rovněž zobrazen v koordinační situaci stavby.

Zhotovitel bude plně dbát na bezpečnost všech osob oprávněných ke vstupu na staveniště a udržovat staveniště v řádném stavu tak, aby nevznikalo nebezpečí oprávněným osobám. Pokud zaměstná zhotovitel na staveništi jiné zhotovitele, bude od nich požadovat stejný ohled na bezpečnost a odvrácení nebezpečí. To bude umožněno i udržováním staveniště a díla v řádném stavu.

Zhotovitel bude dále zajišťovat a udržovat na své náklady veškerá světla, ostrahu a oplocení, výstražné značky a střežení, kdykoliv a kdekoliv je to nutné nebo je požadováno stavebním dozorem, nebo odpovědným úřadem, pro ochranu díla nebo pro bezpečnost a potřebu veřejnosti nebo jiných osob.

Zhotovitel bude rovněž podnikat opatření k ochraně životního prostředí na staveništi i mimo ně a bránit proti škodám nebo zásahům do práv osob nebo zásahům do veřejného majetku nebo jiným škodám v důsledku znečištění, hluku nebo z jiných příčin vznikajících jako důsledek jeho pracovních postupů.

### **B.1.6.10 Výluka dopravy a jiná omezení dopravy**

V samostatné části dokumentace F. Zásady organizace výstavby jsou podrobně popsány jednotlivé stavební postupy a to včetně dopadů na železniční provoz. Jsou zde uvedeny i konkrétní délky jednotlivých omezení se zasazením do časového plánu stavby.



#### **B.1.6.11 Omezení v dodávce energií**

Stavební činnost nepředkládá a ani nevyvolává dlouhodobá přerušení či omezení v dodávce jednotlivých druhů energií. Jednotlivé postupy výstavby si vyžádají postupnou výluku napájení jednotlivých částí trakčního vedení. Podrobněji viz samostatná část dokumentace F. Zásady organizace výstavby a SO 31-01 Úprava trakčního vedení.

#### **B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí**

V rámci stavby není uvažováno s výkupem pozemků cizích vlastníků.

Soupis všech potřebných pozemků, na nichž je stavba umístěna, je definován v části dokumentace I. Geodetická dokumentace, konkrétně pak v dílčí části I.2 Majetkoprávní část. Všechny nezbytné pozemky pro umístění stavby, u nichž dosud nedošlo k převodu na investora SŽDC a.s. jsou řešeny na smluvní bázi jsou dokladovány v části H.3 Majetkoprávní vypořádání.

#### **B.1.8 Výjimky z předpisů**

S ohledem na rozsah a technické řešení stavby je nutné uplatnit výjimku z předpisu SŽDC S3, díl XVI – čl. 37 – není dodržena zvětšená osová vzdálenost mezi kolejí č. 0 a 1 vlivem rozdílného převýšení.

Dle stanoviska SŽDC GŘ O13 zn. 49333/2016-SŽDC-O13 ze dne 16.11.2016 je udělen souhlas se zachováním stávajících osových vzdáleností kolejí v hodnotě 4,75 m za dodržení těchto podmínek:

- V rámci stavby bude provedena úprava směrové a výškové polohy koleje č.0 v rozsahu délek úprav koleje č. 1 a 2
- Podkladem pro TBZ ve smyslu §5, odst. 2 písmeno c) vyhl. č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, bude měření prostorové polohy koleje vč. určení skutečných osových vzdáleností kolejí
- Snížené osově vzdálenosti kolejí budou uvedeny ve staničním řádu jako místa, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor
- Podmínky vstupu zaměstnanců provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy do kolejí č.0, č.1 a č.2 v rozsahu km 370,500-km 371,500 se řídí ustanovením kapitoly X. předpisu SŽDC Bp1

Stanovisko SŽDC GŘ O13 je součástí technické zprávy SO železničního svršku a žel. spodku (SO 11-01, SO 11-02).

Vypracoval ve spolupráci s kolektivem projektantů v 01/2017 v Plzni Jaroslav Soumar