

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1 – Nové Město  
IČ: 70 99 42 34  
DIČ: CZ 70 99 42 34

# ZÁMĚRU PROJEKTU

investiční akce **Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST Roztoky u Prahy**

## 1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu<sup>1</sup>: 5213510017  
Název projektu: Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST Roztoky u Prahy  
Místo realizace: Středočeský

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku: (CÚ 2017-2020)		
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava – (SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB)	<b>183 359</b>	<b>221 864</b>
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem <sup>2</sup>	<b>183 359</b>	<b>221 864</b>

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku: (CÚ 2017-2020)		
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava – (SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB)		
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem <sup>2</sup>		

<sup>1</sup>uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

<sup>2</sup>investiční náklady včetně věcné a inflační rezervy (řádek 812 VZOR 81)

## 2) Návaznost na schválené koncepce a programy

Připravovaný záměr je v souladu s dokumentem „Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje – zásady objednávky dopravy regionální dopravy pro období 2016-2020“. Jedná se především o rozvoj přestupních terminálů, rozšíření parkování typu P+R a zavádění nových vozových jednotek do provozu.

V ŽST Roztoky jsou nadále připravovány další stavby a to v různých fázích rozpracovanosti. Je tedy nutno koordinovat uvažovaný záměr s níže uvedenými stavbami SŽDC:

- Zvýšení trakčního výkonu TNS Roztoky u Prahy
- ETCS Kralupy nad Vltavou - Praha – Kolín

Nelze ani opomenout připravovanou investici Města Roztoky „P+R Roztoky“, jež předpokládá výstavbu parkovacího objektu v prostoru ŽST Roztoky.

## 3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

Stručný popis stavby – stávající stav:

Řešená Stavba se nachází v ŽST Roztoky u Prahy. Leží na trati Praha-Bubeneč - Děčín hl. n. a je označena v jízdním řádu pro cestující č. 090, v tabulkách traťových poměrů č. 527 A. Je součástí dráhy celostátní, koridorové a náleží do sítě TEN-T (se zařazením dle Nařízení EP a Rady č. 1315/2013 do globální sítě osobní dopravy a do globální sítě nákladní dopravy).

Stávající trať v ŽST Roztoky u Prahy je dvoukolejná, elektrifikovaná stejnosměrnou trakční proudovou soustavou o napětí 3kV. Největší traťová rychlost 105-120 km/hod, dovolené traťové zatížení D4.

ŽST Roztoky u Prahy má 5 dopravních kolejí. Koleje č. 1 a 2 jsou využívány v pravidelném provozu pro tranzitní vlaky osobní dopravy. Končící/výchozí vlaky (městská linka pro příměstskou dopravu) využívají koleje č. 3/3a a 5. Jako předjízdňá kolej pro nákladní vlaky je využívána kolej č. 4. Ve stanici jsou dvě odstavné manipulační koleje, 4b a 5a, manipulační kolej č. 6 určená jako odstavná a pro ložné manipulace a dále účelové koleje napojení TNS Roztoky u Prahy.

ŽST Roztoky u Prahy má 4 nástupiště:

- č. I - kolej č. 5, úroňové, vnější, přístup od výpravní budovy, délka 105m;
- č. II - kolej č. 3, jednostranné vnitřní, přístup od výpravní budovy, délka 180m;
- č. III - kolej č. 1, jednostranné vnitřní, přístup od výpravní budovy, délka 210m;
- č. IV - mezi kolejemi č.2+4, ostrovní, délka 184m, přístup podchodem, nástupiště je částečně zastřešené.

Vzhledem k současnému uspořádání nástupišť je cestujícími nelegálně používán také služební přechod kolejí při cestě z ostrovního nástupiště k parkovišti.

ŽST Roztoky u Prahy má vybudovaný podchod, který má 2 přístupová schodiště. Z letního přístřešku (nástupní haly) vedle staniční budovy a z ostrovního nástupiště č. IV. Pro bezbariérový přístup jsou na přístupových schodištích pohyblivé plošiny, které se pro komplikovanou obsluhu personálem stanice už nepoužívají. Rok výstavby podchodu 1983. Sanace podchodu byla provedena v roce 2002.

Výpravní budova, staničení km 421,805 je nemovitá kulturní památka.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu:

Koncepce vychází z nutnosti rekonstrukce nástupišť, přístupu na ně a nezbytných dalších vyvolaných prací v ŽST Roztoky u Prahy tak, aby tyto objekty vyhovovaly z hlediska bezbariérové přístupnosti.

Hlavním cílem stavby je zvýšení kvality odbavení cestujících v oblasti osobní dopravy a dosažení standardů evropských železnic.

Současně se stavbou nahradí, nebo uvedou do požadovaného normového stavu také některá další dožitá nebo funkčně již nevyhovující provozní zařízení a objekty.

Hlavní přínos stavby je především výrazné zvýšení kultury pro pobyt cestujících veřejnosti.

## 4) Požadavky na technické řešení:

Bude navržena rekonstrukce části stanice tak, aby ve stanici byly čtyři bezbariérové nástupní hrany, výšky 550 mm nad TK, přístupné z rekonstruovaného podchodu pomocí schodišť a nově vybudovaných výtahů.

ŽST Roztoky denně projde téměř 2000 osob. Technické řešení je navrženo s ohledem na skutečnost, že VB včetně přístřešku je nemovitá kulturní památka. Proto bylo nutné vybrané SO (nástupiště, podchod) konzultovat s NPÚ.

Dále byla při návrh jednotlivých částí dokumentace zohledněna i avizovaná investice Města Roztoky. Město Roztoky připravuje stavbu parkovacího objektu v části ŽST Roztoky. Součástí této stavby by měla být i realizace lávky pro pěší, spojující parkovací objekt s nástupištěm. V této souvislosti došlo k prověření možnosti napojení uvažované lávky na obě ostrovní nástupiště. Doloženo v situaci.

V sudé skupině zůstane stávající ostrovní nástupiště, bude doplněn přístup výtahem z podchodu a hmatové prvky dlažby. V liché skupině bude u 1. SK navrženo nové jednostranné ostrovní nástupiště přístupné schodištěm a výtahem z podchodu situované mezi 1. a (posunutou) 3. SK. U 3. SK (posunutě částečně do polohy 5. SK) bude navrženo nové vnější nástupiště ze strany výpravní budovy. 5a. SK bude zachována ve zkrácené podobě pro odstup obracejících vlaků linky z Prahy-Libně.

1 a 2 kolej bude využita především pro tranzitní dopravu. Kolej č.3 a 4 využijí převážně příměstské vlaky, které v ŽST Roztoky začínají, respektive končí. Pro odstavení jednotek pak bude sloužit kolej č.3a a 4b. Kolej č.4b bude nově pro tyto účely vybavena TV.

Rychlost v cílovém stavu:

- |   |       |       |
|---|-------|-------|
| • hlavní staniční koleje c.1,2              | 90    | km/h, |
| • ostatní dopravní koleje č.3,4/4a          | 80/60 | km/h, |
| • spojky mezi kolejemi - výh.č.1-2, 3-5     | 80    | km/h  |
| • spojky mezi kolejemi - výh.č.13-16, 14-15 | 50    | km/h. |

Prostorová průchodnost UIC – GC, třída zatížení D4.

#### Požadavky na inteligentní dopravní systémy

V rámci evropské strategie pro vývoj „Evropského systému řízení železniční dopravy ERTMS“ (European Rail Traffic Management System) jsou na železnici v ČR rozvíjeny jednotlivé systémy pro zajištění interoperability na všech tratích zařazených do evropského železničního systému, a to zejména ve vztahu k tratím zařazeným do sítě TEN-T. Technickou náplní interoperability v oblasti ITS ve shodě s evropskou legislativou, kterou představují především technické specifikace pro interoperabilitu subsystémů řízení a zabezpečení, je zejména zavedení evropských systémů řídicí a zabezpečovací techniky, tj. vlakového zabezpečovacího systému ERTMS/ETCS (European Train Control System) úrovně 2 a digitální mobilní rádiové sítě zajišťující hlasové a datové služby ERTMS/GSM-R (Global System for Mobile Communication – Railways).

Mezi ITS v rámci sítě SŽDC patří zejména tyto typy systémů:

- ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy
- AVV – Systém automatického vedení vlaku
- DIS – Dispečerský systém řízení železničního provozu
- GTN – Graficko-technologická nadstavba
- ASVC – Automatické stavění vlakových cest
- Informační systémy pro cestující

Systémy ERTMS, AVV jsou implementovány v současné době samostatnými investičními akcemi. Ostatní systémy tj. ASVC, DIS zatím nejsou v prostředí SŽDC implementovány.

Dalším klíčovým aspektem efektivního zavádění rozsáhlých propojitelných systémů ITS v dopravě vyžaduje dostatečně dimenzovanou a v jakémkoliv okamžiku dostupnou přenosovou síť.

V rámci této stavby dochází k implementaci ITS v podobě výstavby informačního zařízení pro cestující (ISC) v ŽST Roztoky u Prahy. ISC bude ovládán z CDP Praha z pracoviště operátorky pro příslušnou dálkové řízenou oblast. Samotný popis ISC je uveden níže (Kap. Informační systém pro cestující).

## **5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:**

### Zabezpečovací zařízení

PS 10-10      Staniční zabezpečovací zařízení

ŽST Roztoky u Prahy je v současné době zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením typu elektronické stavědlo ESA 11. Zařízení je s třífázovými elektromotorickými přestavňky, se světelnými návěstidly a s kolejovými obvody 275 Hz. Vnitřní část zařízení je umístěna ve stavědlové ústředně v technologické budově. Ovládání je zajištěno z CDP Praha.

ŽST Roztoky u Prahy zůstane zabezpečena elektronickým stavědlem ESA 11, toto zařízení se v potřebném rozsahu upraví. Ve vnější i vnitřní části zařízení se zruší bez náhrady výhybka č.9 a návěstidla Lc3a, Sc3, Sc5,

Lc5. Nově bude zřízena nedělená staniční kolej č.3 návěstidlo S3a zůstane stávající a přejmenuje se na S3, návěstidlo L3 bude nové. Nově se zabezpečí nová výhybka č.9 přilehlá k návěstidlu L3, výhybka bude zabezpečena třífázovým elektromotorickým přestavníkem a dle potřeby osazena snímači polohy jazyků. Stávající manipulační kolej č.5a bude nově přejmenována na 3a a bude z ní zřízeno nové seřaďovací návěstidlo a nová výkolejka s elektromotorickým přestavníkem. Jejich umístění bude v souladu s ustanovením čl. 5.5.2 TNŽ 34 2620. V souladu s výše popsány úpravami bude provedena i úprava kolejových obvodů a ve stavědlové ústředně se potřebným způsobem upraví vnitřní část zařízení. Dále se provede úprava software elektronického stavědla a úprava software DOZ, tyto uvedené úpravy budou prováděny jak v ŽST Roztoky u Prahy, tak i na CDP Praha. S ohledem na snížení počtu dopravních kolejí v ŽST bude projednán návrh na úpravu software elektronického stavědla na doplnění funkcionality VCRP. Pro zajištění správné funkce EZŠ budou v ŽST doplněny počítače náprav na koleji č.3, na stávajících výhybkách č. 8, 10 a na nově vložené výhybce.

V prostoru před výpravní budovou a před technologickou budovou je zabezpečovací kabelizace vedena v kabelovodu. Tento kabelovod nebude výstavbou nástupišť zasažen, pouze budou výškově upraveny vstupy do šachet, což však nebude mít na vlastní kabelizaci vliv. V prostoru rekonstrukce podchodu na nástupiště bude nutné kabelovod výškově zajistit nad stavební jámou, to bude řešeno ve stavební části, případně zde budou provedeny potřebné přeložky a úpravy kabelů. Dále budou provedeny veškeré potřebné úpravy zabezpečovací kabelizace, vyplývající ze zrušení, přemístění nebo zřízení nových vnějších prvků zabezpečovacího zařízení.

Úpravy vnějších částí SZZ budou probíhat souběžně se stavební činností, bez dopadu na železniční provoz, neboť se bude jednat o vyloučené části kolejiště. Následně po stavebním dokončení nástupišť a koleje č.3 bude provedena úprava vnitřních částí SZZ a výměna software. Všechny výhybky v ŽST budou uzamčeny výměnovými zámky do přímého směru pro dvoukolejný průjezd ŽST, klíče od výhybek budou uloženy v dopravní kanceláři a jízdy vlaků budou povolovány na světelné přivolávací návěsti. Rozsah úprav je odhadován na 6 dní.

#### Sdělovací zařízení

PS 20-10	Místní kabelizace
PS 20-11	Rozhlasové zařízení
PS 20-12	Kamerový systém
PS 20-13	Informační systém pro cestující
PS 20-14	Jiná sdělovací zařízení

V železniční stanici Roztoky u Prahy je vybudováno IP rozhlasové zařízení pro informování cestujících, pro sledování hran nástupišť se v rámci stavby „DOZ Kolín (mimo) - Kralupy n. Vit. (mimo)“ realizuje kamerový systém. Vizualní informační systém není instalován.

#### *Místní kabelizace*

Nová místní metalická kabelizace bude ve sdělovací místnosti technologického objektu ukončena na rozpojovacích svorkovnicích, které budou instalovány v nosnících, které budou upevněny v nové 19“ skříni. Uzemnění kabelů bude provedeno na nové uzemňovací sběrnici.

V rámci tohoto PS se navrhuje při realizaci stavebních prací ochránit stávající místní kabelizaci vybudovanou v rámci předchozích staveb.

#### *Rozhlasové zařízení*

V železniční stanici ŽST Roztoky u Prahy je vybudováno rozhlasové zařízení pro informování cestujících. V rámci tohoto PS se navrhuje navázat na stavbu „DOZ Kolín (mimo) - Kralupy nad Vltavou (mimo)“, ve které 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.

Stávající IP rozhlasová ústředna bude ponechána. Nové reproduktory pro ozvučení se navrhuje umístit do haly VB, do podchodu, na zastřešení nástupišť 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.

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.

Přenos stavových informací z kamerového systému bude směřován do systému DDTS ŽDC způsobem uvedeným v Technických specifikacích SŽDC č. TS 2/2008-ZSE v planém znění a GVTS. Pro monitorování stavu z rozhlasového zařízení (a dalších zařízení dle TS 2/2008-ZSE) bude sloužit dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

#### *Kamerový systém*

Účelem této části projektu je doplnění kamerového systému z důvodů vizuální kontroly, ochrany majetku před poškozením či odcizením a přehledu nad dopravní situací v ŽST Roztoky u Prahy. 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.

Přenos stavových informací z kamerového systému bude směřován do systému DDTS ŽDC způsobem uvedeným v Technických specifikacích SŽDC č. TS 2/2008-ZSE v planém znění a GVTS. Pro monitorování stavu z KS (a dalších zařízení dle TS 2/2008-ZSE) bude sloužit dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

#### *Informační systém pro cestující*

V rámci tohoto provozního souboru je v ŽST. Roztoky u Prahy navržen nový informační hlasový a vizuální systém v celé železniční stanici. 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. Roztoky u Prahy, kde bude instalován nový informační systém, se navrhuje instalace patřičných převodníků, které se navrhuje umístit do sdělovací místnosti. Ovládání celého systému bude prováděno po stávajícím přenosovém systému a pomocí ovládacího pracoviště, které bude umístěno na stole operátorky v dispečerském sále příslušné dálkově řízené oblasti v objektu CDP Praha.

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

- Výpravní budova
- Nástupiště
- Podchod pro cestující

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

Informační systém musí umožňovat zobrazování sektorů. Hlasové majáčky pro nevidomé nejsou součástí PS informačního zařízení.

Přenos stavových informací z informačního systému bude směřován do systému DDTS ŽDC způsobem uvedeným v Technických specifikacích SŽDC č. TS 2/2008-ZSE v planém znění a GVTS. Pro monitorování stavu z IS (a dalších zařízení dle TS 2/2008-ZSE) bude sloužit dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

#### *Jiná sdělovací zařízení (DDTS ŽDC)*

Předmětem provozních souborů DDTS ŽDC je zapojení určených technických zařízení do systému dálkové diagnostiky železniční infrastruktury. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016 (GVTS). Systém bude umožňovat jeho následné rozšíření a doplnění v souladu s pokračujícími a navazujícími stavbami.

V rámci tohoto provozního souboru DDTS ŽDC bude v ŽST Roztoky u Prahy doplněn systém DDTS ŽDC a doplněn integrační server (InS) a terminálový server (TeS) v objektu CDP Praha. Stávající rozvaděč RDD s InK je umístěn ve sdělovací místnosti.

V rámci tohoto PS dojde dále k doplnění integračního serveru InS a jeho klientských pracovišť na CDP Praha a také klientů na ED SŽDC Praha Křenovka a SŽE Hradec Králové.

#### Silnoproudá technologie

PS 30-10      Technologie transformačních stanic vn/nn

PS 30-11      Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)

Silnoproudá technologická zařízení tvoří obecně v přípravě staveb na železničních drahách celostátních a regionálních následující oblasti:

- Technologie rozvoden VVN/VN (energetika)
- Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic (měnění, trakčních transformoven)
- Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic
- Technologie transformačních stanic vn/nn
- Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)
- Provozní rozvod silnoprůdu
- Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení
- Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)

V rámci řešení záměru projektu „Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST Roztoky u Prahy“ pak je dle rozsahu stavby sledována problematika oblastí:

- Technologie transformačních stanic vn/nn
- Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)

Návrh je uvažován bez ohledu na související stavby „Zvýšení trakčního výkonu TNS Roztoky u Prahy“ a záměru Města Roztoky realizovat parkovací dům v obvodu ŽST. Časové souvislosti s těmito stavbami, resp. jejich harmonogram, není predikovatelný.

#### *Technologie transformačních stanic vn/nn*

V rámci ŽST se bude jednat o rekonstrukci rozvodny nn a v případě výrazného navýšení příkonu bude nutné přistoupit k zbudování transformovny vn/nn. V případě transformovny bude realizován vstupní rozvaděč vn s vývodem k odběrateli, trafokomora s transformátorem 22/0,4kV, rozvodna nn, vlastní spotřeba, kompenzace, systému kontroly a řízení.

#### *Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)*

V rámci silnoproudé technologie 6 kV, 50 Hz bude nutná rekonstrukce stávající STS 6kV, tj. technologie R6kV, R0,4kV, vlastní spotřeby, RZS, kompenzace, DŘT, systému kontroly a řízení, vnějšího uzemnění.

#### Výtahy

PS 40-10            Výtahy na nástupiště

Součástí stavby je zřízení 3 nových výtahů na zajištění bezbariérového přístupu z podchodu na jednotlivá nástupiště

#### Železniční svršek a spodek

SO 11-10            Železniční svršek  
SO 11-11            Železniční spodek

Pro zajištění plné peronizace stanice a splnění požadavku NPÚ na minimalizaci zásahů do stávající výpravní budovy bude nutné provést následující úpravy železničního svršku a spodku:

#### *Železniční svršek*

Demolice:

- Zahloubení stávající koleje č. 5 (nově č. 3) o 264 mm – v místě nové osy podchodu.
- Demontáž výhybky č. 9.
- Demontáž stávající koleje č. 3 až po stávající výhybku č. 11.



- Demontáž a opětovná montáž železničního svršku v místě nového podchodu (stávající materiál).

Nový stav:

Nové propojení stávající koleje č. 3a s kolejí č. 3 bude ve směru na Prahu zajištěno pomocí dvou protisměrných oblouků  $R = 890 \text{ m}$  ( $v = 80 \text{ km/h}$ ).

Ve směru na Děčín bude propojení koleje č. 3 se stávající kolejí č. 1 zajištěno pomocí nové výhybky tvaru J49 – 1:12 – 500 – P, I, b. Výhybka rovněž zajišťuje propojení s kolejí č. 5a. Užitná délka koleje bude 108 m.

Materiál železničního svršku - nový

- Kolejnice 49E1.
- Betonové pražce B03 - "rozdělení u"; W14,
- Štěrkové lože – min. tl. 350 mm.

Vyvolané úpravy změnou kolejiště:

- Úprava stávající výhybky č. 11 (nové společné pražce).
- Směrová a výšková úprava koleje č. 5a včetně zřízení konstrukce železničního spodku.

Železniční spodek

Z důvodu zahlobnutí koleje č. 3 bude nutné zřídit novou konstrukci železničního spodku pod kolejí č. 3.

- Vodorovná pláň tělesa železničního spodku.
- Skloněná zemní pláň – 4%.
- Trativod podél nástupní hrany poloostrovního nástupiště – napojen na stávající kanalizaci a trativodní potrubí.

Pro návrh konstrukční vrstvy bylo vycházeno z dokumentace 08/2001:

- Štěrkodrt' tl. 200 mm.
- Fr. 0 -32 A.

Součástí konstrukce železničního spodku bude rovněž i zřízení ZKPP nového podchodu.

Nástupiště

SO 12-10	Poloostrovní nástupiště č.2
SO 12-11	Vnější nástupiště č.1
SO 12-13	Ostrovní nástupiště č.3

Poloha nových nástupišť a jejich šířkové uspořádání vyplynula z navržených úprav kolejiště. Ve stanici budou zřízena následující nástupiště:

- Vnější nástupiště.
- Mimoúrovňové, poloostrovní nástupiště s nástupní hranou u koleje č. 1.

Parametry nástupišť:

- Výška hrany – 550 mm nad spojnicí temen přilehlých kolejnic.
- Příčný sklon nástupištní plochy – 0,5% – 2%.
- součinitel smykového tření povrchu nástupišť a přístupových chodníků zjišťovaný ve smyslu ČSN 74 4130 musí mít hodnotu min.  $\mu = 0,5 + \tan \alpha$  ( $\alpha$  ...úhel sklonu).
- Min. pochozí šířka poloostrovního nástupiště – 2,5 m.
- Min. pochozí šířka vnějšího nástupiště – 2,5 m.

Konstrukce nástupiště:

Rozebíratelná konstrukce – typ SUDOP

- Nástupištní desky KS 230, KS 145 – Z.
- Tischer, U95, zákrytové desky.

*Vnější nástupiště č.1*

Nástupiště je situováno do prostoru před stávající výpravní budovou a stávající přístřešek pro cestující.

Konstrukce nové plochy nástupiště, respektive plocha nástupiště bude výškově napojena na stávající stav (vstupy do budovy a zastřešení). Příčný sklon nástupiště bude mimo výpravní budovy jednostranný ve směru od koleje, v místě výpravní budovy bude střešovitý ve směru od výpravní budovy.

- Stavební délka nástupiště bude 198 m.

- Odvodnění plochy je zajištěno pomocí odvodňovacích žlábků.

*Využitelné délky nástupištních hran*

- u kol. č.1 - 185 m,
- u kol. č.2 - 184 m,
- u kol. č.3 - 187 m,
- u kol. č.4 - 184 m.

*Mimoúrovňové poloostrovní nástupiště č.2*

Nástupní hranu nástupiště bude vytvořena z desek, Tischerů, U95, zákrytových desek. Nenástupní hrana bude vytvořena po celé délce nástupiště pomocí žlb. zídek. Líc římsy zídky bude ve vzdálenosti 3 000 od osy koleje č. 3. Součástí zídek bude ochranné zábradlí se svislou výplní.

- Stavební délka nástupiště bude 185 m.
- Odvodnění plochy je zajištěno příčným sklon dlažby do konstrukce železničního spodku.

*Stávající mimoúrovňové, oboustranné nástupiště č.,3*

Z důvodu zřizování nové konstrukce podchodu (včetně ZKPP) bude nutné rozebrat a opětovně zřídit nástupiště v délce 44,7 m. Na výstavbu bude použit stávající materiál.

### Mosty, propustky, zdi

SO 14-10 Železniční most v km 421,827 (podchod pro cestující)

*Stávající stav*

Stávající podchod slouží pro přístup cestujících z pod dřevěného přístřešku u VB na 2. ostrovní nástupiště. Tubus je proveden z prefabrikátů DZR jako uzavřený monolitický železobetonový rám o světlosti 4,00 m a volné výšce pod kolejemi 5, 3 a 1 cca 2,50 m. Tloušťka horní i spodní desky je dle dokumentace 300 mm a má střešovitý spád. Tloušťka stěn je 200 mm, tloušťka základové spodní desky je 300 mm. Tloušťka stropní desky pod nástupištěm je 100 mm + spádový beton. Podchod byl zhotoven v rámci předelektrizačních úprav v.r. 1983. Pro vstup a výstup do podchodu slouží schodiště u výpravní budovy šířky 2,85 m, pro výstup z podchodu na 2. nástupiště slouží schodiště šířky 2,05 m. Podlaha v podchodu má jednostranný spád cca 0,5 % a je tvořena keramickou dlažbou.

U schodiště na 2. nástupištích jsou provedeny místo zábradlí schodišťové zdi výšky 900 mm. U schodišť jsou podél stěn jednoduchá madla a nepřesahují hranu schodu, proto jsou krátká. Stěny v podchodu i schodišť jsou opatřeny mozaikou. Obklad je místy uvolněný, po poklepu se dají lokalizovat dutiny.

V ŽST Rožtoky byla provedena optimalizace trati, kdy bylo upraveno ostrovní nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK, okolo podchodu byla provedena plovoucí izolace a provedeno odvodnění.

*Nový stav*

Pro zajištění bezbarierového přístupu na 2. a 3. nástupiště je proveden návrh nového podchodu s výtahy pro upravenou polohu tubusu s ohledem na zapuštěnou kolej 3 (nová). Podchod bude monolitický železobetonový rám, světlost 4,00 m, výška mezi spodní a horní deskou bude 2,80 m. Beton nového podchodu i schodišť bude C 30/37, XF3. Podchod bude navržen na zatížení dopravou dle ČSN EN 1991-2 na LM 71 se součinitelem  $\alpha=1,21$  a SW/2 pro 2.třídu trati. Výtahy budou umístěny proti schodišťovým ramenům. Podlaha bude ve spádu od VB směrem k nástupišti 3, odvodnění bude napojeno na stávající odvodnění. Podlaha bude z keramických dlaždic se součinitelem drsnosti min. 0,6. Minimální podchodná výška v podchodu bude v místě u VB 2550 mm.

Vstup do výtahu a výstup bude zajištěn z klidové zóny 1,5 x 1,5 m před výtahem. Výtahové šachty na nástupištích budou mít vnitřní rozměr 2710 x 1650 mm, vnitřní rozměr kabiny výtahu bude 2100 x 1100 mm. Délka tubusu mezi vstupním schodištěm a schodištěm na 2. nástupištěm je 10,07 m, obdobné délky je tubus mezi 2. a 3. nástupištěm. Tloušťka stěny nové schodišťové zdi ve spodní části bude 350 mm, tloušťka v horní části je navržena 200 mm. Tloušťka betonové části zábradelních zdí nad povrchem nástupiště u VB je 200 mm, u ostrovních nástupišť je navrženo nad plochu nástupiště místo zdi osadit rám se skleněnou výplní o celkové tl. max. 100 mm.

Podchod bude opatřen vodotěsnou izolací proti stékající vodě, odvodnění podchodu bude napojeno na stávající odvodnění v prostoru pod 3. nástupištěm.

U schodišť jsou navržena nová schodišťová madla ve dvou úrovních, vyšší ve výšce 900 mm nad schodištěm, nižší 600 mm nad schodištěm.



S ohledem na změnu konstrukce zastropení u nástupiště č.3 bude zde upraveno stávající zastřešení, na nástupišti č. 2 bude provedeno minimálně zastřešení schodiště.

Na tubus podchodu budou navazovat na nástupišťích č. 2 a 3 nová schodišťová ramena na děčínské straně, schodiště u VB pod dřevěným zastřešením bude směřováno směr Praha. Konstrukce schodiště je tvořena polorámovou konstrukcí (tvaru U) s proměnnou výškou stěny. Svislé stěny jsou tl. 350 mm, taktéž desky polorámu jsou navrženy v tl. 350 mm. Světlá šířka schodišťových konstrukcí je u nástupiště č.1 2,90 m, u nástupiště č. 2 2,03 m a u nástupiště č. 3 1,804 m.

Bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště č. 2 a 3 zajišťuje osobní výtah, jehož horní část šachty a čelní stěna v podchodu je z keramických tvarovek s omítkou. Rozměry šachty jsou 2710 x 1650 mm. Pod výtahem je navrženo snížení desky o 1200 mm pro dojezd výtahu a ještě jímka hloubky 300 mm u nástupiště č. 2 a 200 mm u nástupiště č. 3. Jímka má před vstupem do výtahu bokem zadlažďovací poklop 600 x 600 mm.

#### Ostatní inženýrské objekty

SO 15-10	Přeložky inženýrských sítí
SO 15-11	Úprava stávajícího kabelovodu

V rámci stavby dojde k přeložkám dotčených inženýrských sítí. Dále dojde k úpravě stávajícího kabelovodu ve vazbě na realizaci nástupiště u VB ŽST.

#### Pozemní stavební objekty

SO 20-10	Orientační systém
SO 20-11	Zastřešení (+úpravy) nástupiště
SO 20-12	Zpevněná plocha
SO 20-13	Oplocení
SO 20-14	Demolice

Přístřešek na stávajícím ostrovním nástupišti je navržen jako nový, stejně jako přístřešek na novém jednostranném ostrovním nástupišti. Nástupní hala vedle výpravní budovy bude upravena v nezbytném rozsahu v návaznosti na rekonstruovaný podchod a doplněné výtahy. Bude zajištěn bezbariérový přístup do prostor určených veřejnosti. Pro zabránění nelegálního vstupu do kolejiště bude doplněn plný plot jižně od výpravní budovy, ve vazbě na nově navržené nástupiště.

Součástí záměru jsou i demolice stávajících nástupišť, stávajícího zastřešení na ostrovním nástupišti, demolice stáčecího zařízení u koleje č.4b a orientační systém pro cestující.

#### Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

SO 31-10	Úpravy TV
SO 34-10	EOV
SO 36-10	Rozvody vn, nn
SO 36-11	Osvětlení podchodu
SO 36-12	Osvětlení nástupiště
SO 37-10	Ukolejnění kovových konstrukcí

#### *Stávající trakční vedení*

Celý úsek trati je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou. Elektrizace byla provedena okolo roku 1972 s lokálními úpravami (rekonstrukce výhybek apod.) z pozdějších let.

V roce 2003 proběhla komplexní rekonstrukce a modernizace celé železniční stanice Roztoky. Trakční vedení v obvodu stanice ovšem není kompletně nové, část stožárů byla nově vybudována (cca 1/3), ostatní stávající stožáry ovšem byly pouze očištěny a protikorozně ošetřeny. Trolej a nosné lano byly rekonstruovány včetně větší části závěsů. Rekonstruováno a doplněno bylo zesilovací vedení a připojení napájecího a zpětného vedení trakční měnárny.

#### *Nové trakční vedení*

Navrhované kolejové úpravy a výstavba nových nástupišť se bezprostředně dotknou trolejového vedení kolejí č. 1, 3 a 5, které bude třeba upravit na nový stav. Ovšem je třeba počítat i s menšími úpravami kolejí č. 2 a 4 minimálně v rozsahu nové regulace troleje a rekonstrukce části věšáků.

Trolejové vedení koleje č. 3 a 5 bude kompletně demontováno. Nově bude zřízeno trolejové vedení koleje č. 3 a výtažné koleje 3b. Část stávajících nosných bran musí být rovněž demontována (minimálně brány 39-40, 41-42 a 43-44) a nahrazena novými bránami (předpoklad cca 5 nových bran). Dále budou doplněny individuální stožáry z důvodu zajištění sjízdnosti nových výhybek, nové výtažné koleje 3b a také zatrolejování koleje č. 4b.

Na závěr úprav bude třeba provést definitivní regulaci nového trolejového vedení, ale také celých kotevních úseků kolejí č. 1, 2 a 4, kterých se dotýká výměna závěsů na nových nosných branách.

Doporučujeme zahrnout do stavby i úplnou rekonstrukci izolátorů v obvodu stanice na napěťovou hladinu 25kV dle schválených závěrů studie koncepce přechodu na jednotnou napěťovou soustavu.

Návrh osvětlení podchodu včetně navazujících přístupových chodníků pro pěší a schodišť, bude proveden dle požadavků norem ČSN EN 12464-1, ČSN EN 12464-2 z prosince 2014, stejně tak návrh rekonstrukce osvětlení krytých i nekrytých částí nástupišť. Návrh osvětlení prostor dráhy bude současně respektovat požadavky novelizovaného předpisu SŽDC Eli, č.j. S 26621/2016-SŽDC-O14 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor, platného od 1.8.2016. Pro nově navržené výtahy bude navrženo napájení elektrickou energií.

## **6) Územně technické podmínky:**

### *Charakteristika dotčeného území*

V místě stavby je platný územní plán města Roztoky. Stavba „Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST Roztoky u Prahy“ má charakter rekonstrukce. Veškeré úpravy se ale budou realizovat na stávajícím drážním pozemku na území stanice. Rozsah dotčených pozemků stavbou je uveden v samostatné části této zprávy – část Majetkoprávní vztahy.

Z výše uvedeného vyplývá, že stavba je v souladu s platnými územně plánovacími dokumenty.

### *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 potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele díla.

Zdroje nutné pro zabezpečení provozu stavby rovněž nejsou mimořádného rozsahu a charakteru a budou čerpány z již vybudované infrastruktury v okolí stavby. Pro provoz stavby je třeba zabezpečit elektrickou energii a pitnou vodu.

Protože po dokončení stavby není předpokládáno navýšení počtu provozních pracovníků, ale naopak nedojde ani k jejich významnému poklesu, je možno předpokládat, že úroveň spotřeby pitné vody nebude vyšší než v dnešní úrovni. Odběr vody nutný k provozu stavby je zajišťován ze stávajících veřejných zdrojů.

### *Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci*

Likvidace odpadních vod ze stávajících provozních objektů zůstává beze změn. Nové provozní objekty se sociálním zařízením se nenavrhují.

Drenážní vody z kolejíště budou zčásti odvedeny do kanalizace či přilehlých vodotečí, zčásti budou vsakovány.

### *Napojení na dopravní systém*

Stavba svým obsahem nemění dopravní napojení železniční stanice a zastávek na stávající dopravní systém.

Realizací stavby dojde i k drobným úpravám silničních komunikací v okolí řešených úrovnových přejezdů.

Úpravy komunikací nemění stávající dopravní systém ani obslužnost území.

### *Údaje o dopravních trasách, přístupy na staveniště*

Přístup na staveniště zajistí kromě manipulačních kolejí v obvodu ŽST Roztoky u Prahy i příjezd od silnice II/242.

### *Bezpečnost práce*

Stavba bude během provádění veřejnosti nepřístupná, vyjma přístupových komunikací na jednotlivá nástupiště. Po dokončení stavby budou všechny veřejnosti nepřístupné prostory opatřeny příslušnými zákazovými tabulkami.

Dodržování vyhlášek, norem a předpisů upravujících pracovní postupy během výstavby tak, aby byla zajištěna bezpečnost práce, je plně v kompetenci a odpovědnosti zhotovitele stavebních prací.

Prostor staveniště bude po celou dobu stavby označen a zajištěn proti vstupu nepovolaných osob.

*Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace*

Stavba vzhledem ke svému charakteru bude respektovat všechny předpisy a normy týkající se problematiky užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace, především ve smyslu vyhlášky č. 177/1995 Sb. a předpisu TSI-PRM, Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu a dále vyhl. 398/2009 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

*Požární bezpečnostní řešení stavby*

Použité materiály a technologie vyhovují požární bezpečnostním předpisům, součástí dokumentace stavby bude i zpracování požární bezpečnostního řešení.

*Povodňový a havarijní plán*

Zhotovitel stavby jako uživatel závadných, popřípadě nebezpečných a zvláště nebezpečných látek má ve smyslu § 39 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách povinnost zpracovat havarijní plán. Součástí dokumentace v další fázi bude i povodňový plán vypracovaný v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. o vodách a TNV 75 29 31 „Povodňové plány“, vydaným v únoru 2001.

## 7) **Majetkoprávní vztahy:**

Trvalé a dočasné zábery pozemků ze ZPF a PUPFL

V rámci stavby se nepředpokládá žádný zábor ZPF.

V rámci stavby není požadavek na zábor PUPFL.

Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Připravovaná stavba leží v obci Roztoky na katastrálním území Roztoky u Prahy.

Předmětem šetření majetkoprávních vztahů byly pozemky, které jsou dotčeny stavbou. Podkladem pro šetření majetkoprávních vztahů byly zákresy záborů provozních souborů a stavebních objektů do katastrálních map v měřítku 1: 1 000.

Vlastní stavba se nachází na drážních pozemcích ve vlastnictví SŽDC s.o.

Seznam pozemků, které budou stavbou dotčeny:

Parcela č.	K. ú.	Druh pozemku	Výměra m <sup>2</sup>	LV	Vlastník/správce
68/14	Roztoky u Prahy	ostatní plocha	21778	3557	SŽDC s.o.
32		zastavěná plocha a nádvoří	302	3557	SŽDC s.o.
34		zastavěná plocha a nádvoří	647	3557	SŽDC s.o.

## 8) **Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:**

Vztah k proceduře EIA

V případě, že na základě žádostí o stanovisko k záměru dle §45 i zákona č. 114/1992 Sb. bude od příslušného OOP získáno stanovisko, že záměr nemůže mít samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv na EVL ani ptačí oblasti, bude na příslušný KÚ SK podána žádost o vyjádření, zda řešený záměr podléhá posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

Vzhledem k charakteru prací se nepředpokládá podání žádosti o vydání stanoviska podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) ve znění pozdějších předpisů, z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

*Chráněná území přírody a krajiny*

Chráněná území podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

Stávající železniční stanice se nalézá mimo velkoplošně zvláště chráněná území (CHKO, NP).

Nejbližší maloplošně chráněná území v okolí železniční stanice:

- přírodní rezervace (PR) Roztocký háj – Tiché údolí: nejbližší hranice PR je ve vzdálenosti cca 600 m od železniční stanice
- přírodní památka (PP) Kaňon Vltavy u Sedlce: přírodní památka se nachází na pravém břehu Vltavy, její hranice je v min. vzdálenosti cca 950 m od železniční stanice
- přírodní památka (PP) Zámky: navazuje svým ochranným pásmem na PP Kaňon Vltavy proti proudu řeky, tj. vzdálenost od hranice stavby vyšší 950 m

#### *Biologický průzkum*

Biologický průzkum bude proveden v jarním a letním aspektu, nebo vzhledem k urbanizaci krajiny a po konzultaci a stanovisku příslušného OOP, bude vypuštěn.

#### *Územní systém ekologické stability (ÚSES)*

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je soubor funkčně propojených ekosystémů přírodního nebo přírodně blízkého charakteru, který příznivě působí na okolní méně stabilní části krajiny. Ochrana prvků ÚSES (definována v § 4 zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je povinností všech vlastníků a uživatelů daných pozemků. Trať funguje jako migrační koridor, podél něhož se druhy pohybují, a zároveň jako bariéra pohybu živočichů. Průchodnost železnice pro živočichy je dána intenzitou dopravy, výškovým vedením trati (trať na náspu, v zářezu, v rovině s okolní krajinou) a množstvím a charakterem migračních profilů (propustků, mostů).

Žádná zvláštní opatření pro křížení trati s prvky ÚSES nebyla v rámci projektu navržena. V zájmovém území, kterým prochází stávající železniční trať, se v blízkém i širším okolí nachází řada prvků územního systému ekologické stability. V rámci řešení záměru projektu byly hodnoceny pouze prvky nadregionálního a regionálního charakteru. Žádný prvek ÚSES regionálního a nadregionálního významu není se stavbou v kontaktu

Jediným prvkem v blízkosti stavby je:

- NRBC Údolí Vltavy (Šárka, Roztoky, Větrušice) – SP, XT, KR, SD, KU

Výše uvedený prvek ÚSES nebude stavbou ovlivněn, v rámci projektu se nepředpokládají žádná zvláštní opatření.

#### *Významné krajinné prvky*

Za významné krajinné prvky (VKP) dle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, se považuje ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP chráněné dle pravidel obecné ochrany přírody (§3 zák. č. 114/1992 Sb.) jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.

Dále mezi VKP může orgán ochrany přírody zaregistrovat vybrané hodnotné prvky krajiny, a to zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy, podle §6 zák. č. 114/1992 Sb.

Dle dostupných podkladů stavba není v kolizi s žádným VKP registrovaným dle §6 zák. č. 114/1992 Sb. ani žádným VKP dle §3 zákona č. 114/1992 Sb. Veškerá činnost se bude provádět na současném drážním tělese ve stávající železniční stanici.

#### *NATURA 2000*

Natura 2000 (def. zák. č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je celoevropská soustava chráněných území, kterou tvoří síť přírodně významných lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodních stanovišť spolu s tzv. ptačími oblastmi, což jsou území nejvhodnější pro ochranu vybraných druhů ptáků z hlediska výskytu, stavu a početnosti populací.

Řešená stavba se nachází mimo evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Samotná trať se nachází v blízkosti hranice EVL 5332 Kaňon Vltavy u Sedlce (CZ 0110154).

EVL se rozkládá podél obou břehů Vltavy na severním okraji pražské aglomerace. V jejím okolí se střídají místa zastavěná a intenzivně využívaná s přírodě blízkými plochami.

Nejvýznamnějším krajinným fenoménem jsou zde mohutná defilé skalnatých nárazových břehů kaňonu Vltavy, na která jsou vázána významná xerothermní skalní společenstva. Převažují svahy jihovýchodní a jihozápadní až západní expozice.

Stávající železniční stanice se nalézá v silně urbanizovaném území. Vzdálenost nejbližší hranice EVL k hranici stavby je cca 950 m.

#### *Mimolesní zeleň*

Kácení zeleně je nutno provést z důvodu:

- Zajištění průjezdného profilu
- Odstranění náletové vegetace
- Zajištění nájezdu techniky na železniční trať
- Umístění ZS

Mimolesní zeleň na plochách stavby bude kácena pouze v nezbytně nutné míře. Ostatní zeleň na plochách ZS bude zachována a v případě poškození ošetřena dle ČSN 18 920.

Dřeviny, které bude nutné před zahájením stavby odstranit, budou uvedeny v dendrologickém průzkumu. Dendrologický průzkum bude zpracován v navazujícím stupni dokumentace. Před zahájením stavby budou odstraněny dřeviny z prostoru dočasného záboru stavby. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

#### *Akustická studie*

V ŽST nedojde ke zvýšení traťové rychlosti. Bude realizována HS pro období výstavby.

#### Vliv provádění stavby na životní prostředí

##### *Vliv na zemědělský půdní fond*

V rámci stavby se nepředpokládá trvalý ani dočasný zábor ZPF a PUPFL.

##### *Oblasti surovinových zdrojů*

Záměr není v konfliktu se zájmy chráněnými zák. č. 44/1988Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění. V území stavby není vymezeno chráněné ložiskové území, dobývací prostor, nejsou evidována ložiska výhradních a nevýhradních nerostů.

##### *Vliv na vodoteče a vodní zdroje*

#### **POVRCHOVÁ VODA**

Území stavby je odvodňováno do Severního moře. Páteřním tokem je Vltava. Povodím III. řádu je:

- 1-12-02 Vltava od Rokytky po ústí

#### **VODNÍ ZDROJE, OCHRANNÁ PÁSMA VODNÍCH ZDROJŮ**

Stavba se nalézá mimo CHOPAV.

##### **Ochrana vodních zdrojů**

Ochrana jednotlivých vodních zdrojů je zajištěna stanovením jejich ochranných pásem. V převážné části území má většina zdrojů ochranná pásma stanovená. V blízkosti ŽST se nachází ochranné pásmo vodního zdroje Roztoky. Ve vzdálenosti cca 100 m od hranice stavby.

##### **Přírodní zdroje**

Stavba neprochází ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů.

#### **OCHRANA ČISTOTY VOD PO DOBU VÝSTAVBY**

Na plochách zařízení staveniště v pásmu ochrany vod budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a uložena na lokalitách určených k těmto účelům. V pásmu ochrany vod nesmí být prováděna jakákoliv manipulace s ropnými látkami ani jejich skladování. Dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy, rovněž zde není přípustné parkování vozidel. Pro parkování a opravy těchto mechanismů musí být v rámci stavebních prací zřízen stavební dvůr mimo pásmo ochrany vod.

Ochrana vod po dobu výstavby bude zabezpečena dodržením následujících bezpečnostních opatření:

- pravidelné kontroly ekologické nezávadnosti dopravních a stavebních mechanismů,
- instalace záchytných nádob (plechové s vložkou z vhodného sorbentu) pod stojící stavební mechanismy k zachycení úkapů,
- doplňování pohonných hmot na ploše ZS je přípustné pouze v maximálně nezbytné míře tzn. v případě použití speciálních stavebních mechanismů, při doplňování provozních hmot budou použity záchytné vany,
- zásobní pohonné hmoty budou na ploše ZS skladovány pouze v nezbytně nutném množství a budou uskladněny zabezpečeným způsobem (např. barely se záchytnou jímkou),
- maziva a paliva ropného původu budou dle možností nahrazena ekvivalentními snáze odbouratelnými bioprodukty,
- na ploše ZS bude k dispozici vodotěsná mobilní havarijní souprava s kapacitou 2 x 200 l, sorpční materiál, výstražnou pásku, ochranné rukavice, nářadí, apod.,

- veškerá údržba nebo případné opravy mechanismů budou prováděny mimo plochu zařízení staveniště (s výjimkou denní údržby),
- na ploše ZS budou instalována chemická WC pro příslušný počet pracovníků,
- v případě úniku ropných a jiných závadných látek budou okamžitě zahájeny sanační práce a bude postupováno dle schváleného Havarijního plánu, zpracovaného v souladu s platnými právními předpisy.

Pro způsob řešení havarijních stavů po dobu výstavby bude součástí dokumentace zpracovaný a projednaný Havarijný plán. Soubor opatření k ochraně stavby před povodněmi bude řešen v dokumentaci zpracované a projednané Povodňovém plánu.

#### *Vliv na kvalitu ovzduší*

Imisní zatížení je dáno rozptylovými podmínkami území a zdroji znečištění ovzduší.

Během výstavby bude ovzduší zatíženo lokálně a dočasně, a to v místech probíhajících stavebních prací, na skládkách stavebních materiálů a v okolí přístupových cest. Lze předpokládat zvýšení koncentrací výfukových plynů z těžké stavební mechanizace a prašnosti spojené se zemními pracemi.

Zatížení ovzduší znečišťujícími látkami po dobu výstavby je možné minimalizovat těmito kroky:

- koordinací stavebních prací a přesunů stavební techniky,
- optimalizací dopravních tras s ohledem na ochranu obytné zástavby a vytíženosti nákladních aut,
- snižováním prašnosti klopením,
- udržováním techniky v čistotě a hlavně v dobrém technickém stavu,
- mokřím čištěním komunikací u výjezdu z prostoru staveniště.

#### *Odpadové hospodářství*

Problematika odpadového hospodářství bude podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace.

Dokumentace bude zpracována v souladu s platnou legislativou - jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o opadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek (č. 94/2016 Sb., č. 374/2008 Sb., č. 93/2016 Sb., č. 170/2010 Sb., č. 384/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., č. 237/2002 Sb.) a nařízení vlády (č. 352/2014 Sb.).

Množství odpadů, které vzniknou během realizace stavby, bude evidováno souhrnně za celou stavbu, dle jednotlivých technologických a stavebních částí. Odpady budou zaříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb.) a bude specifikováno jejich možné využití, popřípadě odstranění v souladu s platnou legislativou a na základě doporučení příslušných orgánů státní správy.

Navržená řešení nevyžadují výjimky z norem a předpisů z hlediska hygienických, jakostních a bezpečnostních předpisů, ochrany zdraví při práci apod. Všechna jsou v souladu s příslušnými ustanoveními.



## 9) **Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku:**

Realizací stavby nedojde k úspoře provozního personálu na trati. Podle předpokladů zpracovatelů nedojde realizací stavby k nárůstu potřeby pracovníků provozu a údržby infrastruktury.

Všechny PS/SO budou po stavbě předány správci (OŘ Praha) do užívání. Přehled PS/SO:

PS 10-10	Staniční zabezpečovací zařízení
PS 20-10	Místní kabelizace
PS 20-11	Rozhlasové zařízení
PS 20-12	Kamerový systém
PS 20-13	Informační systém pro cestující
PS 20-14	Jiná sdělovací zařízení
PS 30-10	Technologie transformačních stanic vn/nn
PS 30-11	Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)
PS 40-10	Výtahy na nástupiště
SO 11-10	Železniční svršek
SO 11-11	Železniční spodek
SO 12-10	Poloostrovní nástupiště č.2
SO 12-11	Vnější nástupiště č.1
SO 12-13	Ostrovní nástupiště č.3
SO 14-10	Železniční most v km 421,827 (podchod pro cestující)
SO 15-10	Přeložky inženýrských sítí
SO 15-11	Úprava stávajícího kabelovodu
SO 20-10	Orientační systém
SO 20-11	Zastřešení (+úpravy) nástupiště
SO 20-12	Zpevněná plocha
SO 20-13	Oplocení
SO 20-14	Demolice
SO 31-10	Úpravy TV
SO 34-10	EOV
SO 36-10	Rozvody vn, nn
SO 36-11	Osvětlení podchodu
SO 36-12	Osvětlení nástupiště
SO 37-10	Ukolejnění kovových konstrukcí

## 10) Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledku a dopadu projektu:

Z diferenčních finančních toků je vypracována tabulka cash-flow a z ní odvozeno vnitřní výnosové procento (FIRR / EIRR), čistá současná hodnota (FNPV / ENPV) a poměr přínosů a nákladů (BCR).

V následující tabulce je rekapitulace výsledků finanční a ekonomické analýzy

Ukazatele	Finanční analýza
FIRR	-2,66%
FNPV	-95 710 tis. Kč

Z pohledu finanční analýzy je hodnota FNPV pod hranicí ekonomické efektivity. Je to logické, vzhledem k zaměření akce na úpravy infrastruktury, které z hlediska objednatele obvykle nepřináší podstatné finanční efekty.

Jelikož realizace této stavby nepřináší přínosy, které lze ohodnotit podle „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivity investic projektů železniční infrastruktury (Věstník dopravy č.11/2013)“, bylo použito hodnocení pomocí multikriteriální analýzy dle „Obecné metodiky multikriteriální analýzy pro hodnocení efektivity projektů staveb a zařízení pro pohyb a čekání cestujících v rámci železničních stanic a železničních zastávek (SŽDC 03/2016)“.

Stavba v multikriteriální analýze splňuje jak vylučovací pravidlo (poměr započitatelných a nezapočitatelných nákladů je 76% :24%), tak bodovací pravidlo (počet bodů MKA je 6,2).

S ohledem na dosažené výsledky multikriteriální analýzy se domníváme, že tento projekt má nárok ucházet se o podporu z veřejných zdrojů.

## 11) Rozpis nákladů

položka	Kategorie nákladů	Celkové náklady projektu (v tis. CZK)
1	Poplatky za plány / stavební projekt	14 111
2	Nákup pozemků, výkup nemovitostí	0
3	Výstavba	147 541
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	14 718
6	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	0
7	Technická pomoc	1 208
8	Propagace	208
9	Dozor v průběhu stavby	5 573
10	<b>Mezisoučet</b>	<b>183 359</b>
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	
12	<b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>	<b>183 359</b>

1) Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.

2) Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.

3) Pouze je-li DPH nerefundovatelná

4) Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH pokud je nerefundovatelná

## **12) Výčet příloh**

příloha A: Formuláře VZOR 80 – 83, VZOR 82 neobsazeno

příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu

příloha C: Oponentní posudek podle čl. 4.3 - neobsazeno

příloha D: D1 – Přehledná situace stavby se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby, schemata stanice, D2 – Schéma železniční stanice (stávající a nový stav)

příloha E: U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů - neobsazeno

příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem

příloha G: Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových normativů staveb pozemních komunikací“ (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací) - neobsazeno

příloha H: Audit bezpečnosti pozemní komunikace podle ustanovení § 18g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací, které jsou zařazeny do transevropské silniční sítě TEN-T) - neobsazeno

příloha I: Hodnotící list investora k Auditě bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) - pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací - neobsazeno

příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu

příloha K: Ostatní přílohy - např. výsledky zpracovaných studií - neobsazeno

příloha M: Provozní a dopravní technologie