

OBSAH

B. 1 Popis území stavby.....	5
Charakteristika území.....	5
Soulad stavby s územně plánovací dokumentací.....	5
Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	5
Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území	5
Výčet a závěry provedených průzkumů a měření	7
Ochrana území podle jiných právních předpisů	7
Stanovení nových ochranných pásem	8
Poloha vůči záplavovému území	9
Poloha vůči poddolovanému území	9
Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.....	9
Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL.....	9
Územně technické podmínky	9
Rozsah a způsob zabezpečení dotčení inženýrských sítí	9
Nápojení na technickou infrastrukturu	9
Nápojení na ostatní dopravní infrastrukturu	10
Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků	10
Koordinace s dalšími stavbami	10
B. 2 Celkový popis stavby.....	11
Základní charakteristika stavby a jejího užívání	11
Charakter stavby.....	11
Údaje o dotčené železniční dráze	11
Účel užívání stavby	11
Zdůvodnění nezbytnosti stavby.....	11
Trvání stavby.....	11
Celkový popis dopravní koncepce stavby.....	11
Základní kapacitní údaje stavby.....	12
Technickobezpečnostní zkouška	13
Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	14
Celkové stavebně technické a technologické řešení.....	14
Koncepce řešení - popis stávajícího stavu	14
Koncepce řešení - popis navrhovaného stavu	15
Bezbariérové užívání stavby	17
Energetické výpočty	17

Protikorozi ochrana	17
Základní popis technologických objektů a technických zařízení	17
Základní technický popis stavebních objektů.....	21
Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby.....	22
Úspora energie a tepelná ochrana	22
Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí.....	22
Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	23
Ochrana před pronikáním radonu z podloží.....	23
Ochrana před bludnými proudy	23
Ochrana před technickou seizmicitou	23
Hluk.....	23
Protipovodňová opatření	24
B. 3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu	25
B. 4 Dopravní řešení	26
Popis dopravního řešení – současný stav.....	26
Popis dopravního řešení – navrhovaný stav.....	26
B. 5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	27
Terénní úpravy	27
Použité vegetační prvky.....	27
Biotechnická, protierozní opatření.....	27
B. 6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	28
B. 7 Ochrana obyvatelstva	29
B. 8 Zásady organizace výstavby	30
Nápojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.....	30
Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy.....	30
Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin.....	30
Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště	30
Základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.....	30
Návrh optimálního postupu výstavby	30
B. 9 Celkové vodohospodářské řešení	31
Popis hydrologických poměrů v místě stavby	31
B. 10 Výjimky z norem a předpisů	32
B. 11 Požadavky do další fáze přípravy a realizace	33
B. 12 Přílohy.....	34

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

AC	střídavý proud
ASHS	autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
BTS	základnová radiostanice GSM-R
ČD	České dráhy, a.s.
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DDTS	dálková diagnostika technologických systémů
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DUR	dokumentace pro územní řízení
DÚ	definiční úsek
DSP	dokumentace pro stavební povolení
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
ETCS	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
GPRS	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
Odb.	odbočka
PDPS	projektová dokumentace pro provádění stavby
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PS	provozní soubor
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	reléový domek
SO	stavební objekt
SS	spínací stanice
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TNS	trakční napájecí stanice

TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	trafostanice
TTS	traťová transformační stanice
TSI	technické specifikace pro interoperabilitu
TÚ	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UNZ	univerzální napájecí zdroj
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
ŽST, žst.	železniční stanice

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

B. 1 Popis území stavby

Charakteristika území

Z hlediska umístění stavby v území, stavba důsledně sleduje dnešní železniční trať. Místem stavby je:

- trať č. 314D (dle TTP) Lanškroun – Rudoltice v Čechách,
- trať č. 309A (dle TTP) Česká Třebová - Olomouc hlavní nádraží (část ŽST Rudoltice v Čechách).

V řešeném úseku této stavby se nachází dopravní D3 Lanškroun a ŽST Rudoltice v Čechách. Stavba je umístěna na stávajícím železničním tělese, v převážné většině na drážních pozemcích. Kromě stavebních úprav železničního přejezdu P6646 v km 0,913 bude stavební činnost probíhat i na drážních zařízeních mimo kolejiště.

Trať prochází většinou extravilánem, územím tvořeným převážně zemědělskou půdou. Zastavěným územím prochází v okolí dopravní D3 Lanškroun a ŽST Rudoltice v Čechách.

Z hlediska územního se stavba nachází na katastrálních územích Rudoltice u Lanškrouna [743500], Luková [689025] a Lanškroun [678929].

Celá stavba leží v ochranném pásmu dráhy.

Soulad stavby s územně plánovací dokumentací

V územních plánech obce Rudoltice a města Lanškrouna je navržen zejména rozvoj jednotlivých funkcí vycházejících z významu obcí a místních částí při respektování dochovaných hodnot území. Jedná se zejména o rozvoj obytného území a silniční infrastruktury.

Územní plány obou obcí respektují stávající plochy železnice. Nové železniční plochy nejsou navrhovány. Stavba je v souladu s územními plány dotčených obcí.

Výjimky z obecných požadavků na využívání území

Stavba splňuje obecné požadavky na využívání území.

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

V dokumentaci jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů. Došlá vyjádření včetně podmínek dotčených orgánů jsou uvedena v dokladové části dokumentace, příloze E.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů.

Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území

Geomorfologie

Dle geomorfologického členění (Demek et al. 1987) náleží zaimované území v rámci České vysočiny do Krkonošsko-jesenické soustavy (subprovincie), Orlické podsoustavy, celku Podorlická pahorkatina, podcelku Moravskotřebovská pahorkatina a okrsků Moravskotřebovská kotlina a Lanškrounská kotlina. Oba okrsky spadají do povodí Moravské Sázavy v severní části a povodí Třebůvky v jižní části. Pro oba okrsky je charakteristický členitý pahorkatinný povrch se strukturně denudačními plošinami, zbytky neogenních říčních sedimentů a pleistocenními říčními terasami Moravské Sázavy a Třebůvky. Moravskotřebovská kotlina je tektonicky a litologicky podmíněná kotlina vybudovaná převážně na permských slepencích, pískovcích a neogenních mořských slínech a pískách. Lanškrounská kotlina je tektonicky podmíněná a vytvořená na slínovcích, spongilitech a pískovcích středního turonu, svrchního turonu až koniaků a neogenních mořských slínech a pískách. Příčný profil Lanškrounské kotliny je asymetrický s pásmem nejvyšších elevací na východě.

Geologie

Širší okolí záměru se nachází v oblasti východní části české křídové pánve, v oboru významné tektonické linie kyšperského zlomu. Zlom dislokuje severovýchodní rameno litické antiklinály tvoří hranici mezi

křídovými sedimenty kyšperské synklinály na severovýchodě a permskou výplní orlické pánve na jihozápadě. Podél zlomu jsou původně horizontálně uložené křídové vrstvy vertikálně vyzdviženy a tvoří morfologicky výrazný hřbet s kótou Zámecká hora.

Území kyšperské synklinály tvoří úzký pruh svrchnokřídových sedimentů, protažený ve směru SSZ-JJV (délka 65 km, šířka 5-14 km). Lanškroun leží v hluboce zakleslé osově části synklinály, kde mocnost svrchnokřídové výplně a terciérních sedimentů na povrchu dosahuje cca 600 m (vrt HP-17 Lanškroun).

Zástavba obce Rudoltice se nachází v prostoru orlické pánve (perm), která je příkopovou strukturou protaženou od České Rybné u Žamberka až po Letovice. Strukturně se jedná o obnažené jádro litické antiklinály s inverzním charakterem reliéfu. Výplň příkopu tvoří převážně slabě diageneticky zpevněné arkóзовé pískovce a slepence s menším podílem prachovitých a jílovitých složek. Sedimenty mají ráz přívalových uloženin a jejich mocnost dosahuje v osově části příkopu několika set metrů. Vrtnými pracemi do hloubky 60 m byly v Rudolticích dokumentovány převážně hrubozrnné pískovce až slepence.

Pozice lokality přímo na uvedeném tektonickém rozhraní byla potvrzena výkopovými i vrtnými pracemi v blízkém skladovém areálu, kde byly dokumentovány horniny křídového (tektonicky postižené silicifikované písčité slínovce a jemnozrnné vápnité pískovce) i permského stáří.

Terciérní uloženiny jsou v lokalitě zastoupeny relikty neogenních sedimentů, které tvoří výplně depresí předterciérního podkladu. Lanškrounská kotlina tvořila záliv miocenního moře, do kterého od severu deltovitě ústily sladké vody, jež způsobily silné vyslazení mořské sedimentace. Pro neogenní uloženiny jsou charakteristické šedomodré vápnité jíly – tégly, s polohami jemnozrnných písků.

Kvartérní pokryv tvoří smíšené svahové sedimenty převážně jílovitého charakteru, jejichž mocnost je závislá na konfiguraci terénu a morfologické pozici. Jílovitá deluvia spolu s vhodnými svahovými predispozicemi jsou náchylná ke vzniku sesuvů. Nejbližší registrovaný **aktivní sesuv** se nachází v blízkosti vlakové stanice Rudoltice v Čechách.

Hydrogeologie a podzemní vody

Místní křídové sedimenty v okolí Lanškrouna náleží hydrogeologickému rajónu 4262 Kyšperská synklinála – jižní část, ve kterém má vodohospodářský význam kolektor B, vázaný na puklinově propustné prostředí ve svrchní části bělohorského souvrství spodního turonu. Zájmové území se nachází na okraji vysoko vyzdviženého jihozápadního křídla struktury a je prostorem dotace kolektoru infiltrovaným podílem srážek. Na zlomové pásmo je vázáno zvodnění s volnou hladinou podzemní vody, dokumentovanou mělce pod terénem (okolo 10 m), případně s volným přetokem (pramen na Zámecké hoře).

Menší část území v okolí Rudoltic náleží do hydrogeologického rajónu 5212 Poorlický perm – jižní část v sedimentech permokarbonu.

Zájmová oblast se nenachází v ochranném pásmu vodního zdroje ani v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Zdroje nerostů

V těsné blízkosti záměru se nenachází chráněná ložisková území, ložiska ani dobývací prostory. Nejbližší chráněné ložiskové území cihlářské suroviny (CHLÚ) se nachází cca 800 m od záměru (západně od Lanškrouna). Ve stejné lokalitě se nachází i dvě výhradní ložiska cihlářské suroviny.

Klima

Dle Quitta (1971) se zájmový koridor nachází v mírně teplé oblasti MT7. Klimatická jednotka MT7 je charakterizovaná krátkým a mírným jarem. Léto je v této oblasti mírné, mírně suché a normálně dlouhé, podzim je krátký a mírně teplý a zima je mírně chladná, suchá až mírně suchá a normálně dlouhá. Průměrná lednová teplota vzduchu je -2 až -3 °C, prům. červencová teplota je 16 až 17 °C.

Průměrná dubnová teplota je 6 až 7 °C, prům. říjnová teplota je 7 až 8 °C. Průměrné roční úhrny srážek se pohybují v rozmezí od 650 mm do 750 mm. Průměrný počet mrazových dnů v roce je 110–130. Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou se pohybuje mezi 60–80.

Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Průzkum stávajících inženýrských sítí

Průzkum stávajících inženýrských sítí byl proveden v průběhu 01 až 03/2023 společností SAGASTA s.r.o. Z důvodu možného dotčení či křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi byly vyzváni vlastníci a správci inženýrských sítí (dále jen „vlastníci“) k vyjádření o výskytu inženýrských sítí v jejich vlastnictví nebo správě (dále jen „vlastnictví“) v daném zájmovém území.

Hranice zájmového území byla vyhotovena na podkladu aktuálních katastrálních map.

Seznam vlastníků včetně jejich vyjádření k existenci sítí je uveden v dokladové části této dokumentace, příloha E.4 Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury.

Dendrologický průzkum – inventarizace dřevin

Provedená inventarizace dřevin je výsledkem místního šetření v období 03/2023 v prostoru určeném objednatelem. Celkem bylo inventarizováno 32 ks solitérních stromů. V případě kácení je povolení ke kácení potřeba u 19 ks solitérních stromů, 13 ks stromů nedosahuje parametrů stanovených pro nutnost žádosti o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Inventarizováno bylo zároveň i 2,627 m² porostů dřevin. V případě kácení těchto porostů je povolení ke kácení potřeba u 1,956 m², u zbylých 671 m² není povolení ke kácení vyžadováno. Rozsah skutečného kácení je určen objednatelem a je zpracováván v samostatném dokumentu (SO Kácení). Dřeviny, které nebude nutné kácet je pro jejich zachování na stanovišti nutné adekvátně chránit proti poškození při stavební činnosti v souvislosti se záměrem, pro který byla inventarizace zpracována.

V prostoru prováděného dendrologického průzkumu nebyly zjištěny památné stromy, stromořadí nebo zvláště chráněné druhy dřevin. Lokalita není v prostoru významného krajinného prvku.

Dendrologický průzkum je samostatnou přílohou B.6.2 projektové dokumentace a bude sloužit jako podklad k povolení ke kácení.

Ochrana území podle jiných právních předpisů

Ochranné pásmo dráhy

Zákon č. 266/1994 Sb. definuje ochranné pásmo dráhy jako prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně - 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

Ochranná pásma pozemních komunikací

Dle zákona č. 13/1997 Sb. v platném znění jsou ochranná pásma pozemních komunikací:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu pro dálnice, rychlostní silnice, rychlostní komunikace,
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro silnice I. třídy,
- 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.

Pozn.: Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Dotčená ochranná pásma předpokládaných sítí v prostoru stavby jsou:

- a) ochranné pásmo křížujících elektrických vedení (od krajního vodiče):

- 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
 - 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
 - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
 - 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení
- b) ochranné pásmo plynovodů stanoví zákon č. 458/2000 Sb.
- 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu bezpečnostní pásma plynovodů
 - 10 m regulační stanice vysokotlaké
 - 15 m vysokotlaké plynovody do DN 100 mm
 - 20 m vysokotlaké plynovody do DN 250 mm
 - 40 m vysokotlaké plynovody nad DN 250 mm
- c) ochranné pásmo vodovodů stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620
- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- d) ochranné pásmo stok a kanalizací stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6701
- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- e) ochranné pásmo zařízení pro rozvod tepelné energie stanoví zákon č. 458/2000 Sb.
- 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- f) ochranné pásmo sdělovacích a zabezpečovacích vedení je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb.
- 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče

Ochranné pásmo lesa

Ochranné pásmo lesa činí 50 m.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Záměr neleží v žádné chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Ochranná pásma vodních zdrojů

Stavba nezasahuje do ochranného pásma podzemního vodního zdroje.

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů (OPPLZ)

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje.

Ochranná území z hlediska ÚSES

Záměr nezasahuje do ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Dle platných územních plánů dotčených obcí je záměr částečně realizován v místě navrženého ÚSES lokální úrovně v KÚ Lanškroun.

Chráněná území

Tato problematika je podrobně zpracována v části dokumentace B. 6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.

Stanovení nových ochranných pásem

S ohledem na charakter stavby a řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů nedochází ke změně stávajícího ochranného pásma dráhy.

Stavbou nedochází ke změně polohy komunikací a sítí technické infrastruktury, proto nedochází ke změně jejich ochranného pásma.

Nově se zřídí ochranné pásmo pro přípojku nn přejezdu P6646 v km 0,913.

Poloha vůči záplavovému území

Plánovaná stavba prochází přes stanovenou aktivní zónu záplavového území a záplavové území Q100 vodního toku Lukávka (Rudoltička). Drážní těleso částečně tvoří hranici těchto území. Most nad Lukávkou tvoří propojení mezi dvěma částmi záplavového území. V obci Lanškroun je železniční trať ukončena cca 100 m od Ostrovského potoka, pro který je také vymezena aktivní zóna záplavového území a záplavové území Q100. Záměr zde do záplavového území nezasahuje. Převýšení od vodoteče k železniční trati je zde cca 10 m.

Poloha vůči poddolovanému území

V místě záměru nejsou evidována důlní díla ani poddolovaná území.

Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby nedochází k demolicím objektů v majetku Správy železnic, státní organizace.

V některých lokalitách stavby dojde ke kácení zleně. Jedná se o dřeviny na svazích dnešního tělesa dráhy nebo o odstranění stromů a keřů v místech s navrženou stavební činností (nová kabelová trasa). Pro potřeby kácení zeleně byl zpracován dendrologický průzkum, který je uveden v části B.6.2 Vliv stavby na životní prostředí.

Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

Podrobné informace k záborům pozemků potřebných pro realizaci stavby jsou uvedeny v části E.5 Geodetický podklad zpracovaný podle jiných právních předpisů (majetkoprávní část). Informace jsou přehledně tabulkově zpracovány a zábory jsou graficky dokladovány zákresem do mapy KN.

Pozemky ZPF

Záměr je primárně navržen na stávajících drážních pozemcích. Trvalé zábory pozemků ze zemědělského půdního fondu (ZPF) se nepředpokládají. Pokud by k nim v omezené míře došlo, bude řešeno odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu, ve smyslu zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu.

Dočasné zábory ZPF jsou navrženy pouze v omezené míře, z důvodu zřízení nové kabelové trasy. Dočasné zábory pozemků ZPF nebudou delší než 1 rok.

Pozemky PUPFL

Stávající železniční trať neprochází územím s lesními pozemky PUPFL. Pro rekonstrukci trati nejsou navrženy trvalé ani dočasné zábory PUPFL.

Územně technické podmínky

Stavba je z převážné části na stávajícím tělese dráhy. Stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy.

Rozsah a způsob zabezpečení dotčení inženýrských sítí

Stavba není v kolizi s jednotlivými inženýrskými sítěmi. Ochrany stávajících inženýrských sítí nejsou navrhovány.

Napojení na technickou infrastrukturu

Stavbou nedochází k novému napojení na technickou infrastrukturu.

Napojení na ostatní dopravní infrastrukturu

Navrhovanou stavbou nedochází k zásadním změnám napojení stavby na stávající dopravní infrastrukturu, navrhuje se pouze dílčí úpravy. U stavební úpravy železničního přejezdu dojde k minimálním úpravám navazující přilehlé komunikace.

Přístupy na nástupiště navazují na stávající zpevněné plochy a komunikace.

Stavba je koordinována s navazujícími stavbami Správy železnic.

Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků

Stavba bude umístěna převážně na stávajících drážních pozemcích, tj. na pozemcích ČR, na kterých má právo hospodařit Správa železnic, státní organizace nebo na pozemcích společnosti České dráhy, a.s. (pozemky ČD a.s. jsou ale z pohledu stavby cizí).

I přes veškerou snahu nelze stavbu umístit pouze na pozemcích drah. Navrhuje se proto trvalý zábor cizích (nedrážních) pozemků pro umístění trvalých součástí stavby. Pro umístění některých inženýrských sítí na cizích pozemcích se navrhne zřídit věčné břemeno. Umístění zařízení staveniště se předpokládá na pozemcích Českých Drah a.s., případně bude pro vytvoření přístupových a manipulačních ploch pro realizaci stavby zřízen dočasný zábor.

Podrobný výčet stavbou dotčených pozemků a nemovitostí včetně zákresu stavby do mapy katastru nemovitostí je uveden v dokladové části této dokumentace, příloze E.5 Geodetický podklad zpracovaný podle jiných právních předpisů.

Koordinace s dalšími stavbami

Související investice

Drážní stavby

Souvisejícími stavbami je především další stavba Správy železnic na trati č. 314D (dle TTP) Lanškroun – Rudoltice v Čechách. Jedná se o stavbu:

- Oprava zabezpečení a výstroje trati Lanškroun – Rudoltice v Čechách

B. 2 Celkový popis stavby

Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Charakter stavby

Cílem stavby je implementace traťové části systému ETCS STOP v dopravně D3 Lanškroun a v prostorovém oddílu. Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a také zvýšení bezpečnosti silničního provozu na železničním přejezdu P6646.

Jedná se technologickou stavbu, která řeší implementaci systému ETCS STOP ve variantě D3 včetně traťového souhlasu TS-D3. V rámci stavby bude zřízena nová kabelová trasa pro zabezpečovací a sdělovací zařízení. Bude vybudováno nové přejezdové zabezpečovací zařízení železničního přejezdu P6646 v km 0,913. Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude reléového typu s LED výstražníky a závorami. Technologie přejezdu bude umístěna v novém reléovém domku v blízkosti přejezdu, který bude vybaven poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS).

Bude upraveno stávající dopravní značení nově zabezpečeného přejezdu P6646.

Údaje o dotčené železniční dráze

Stavba je umístěna převážně v extravilánu na regionální železniční trati č. 769 00 Lanškroun – Rudoltice v Čechách. Délka stavby činí 4,408 km. Stavba bude probíhat v celém úseku trati, tedy km 0,000 až km 4,408 trati Lanškroun – Rudoltice v Čechách.

Organizování a řízení drážní dopravy probíhá na trati podle předpisu SŽ D3.

Provozování drážní dopravy je realizováno podle vnitřních předpisů pro provozování drážní dopravy jednotlivých provozovatelů drážní dopravy (dopravců).

Účel užívání stavby

Stavba je rekonstrukcí stávající dopravní infrastruktury (železniční), a jedná se o stavbu dráhy ve smyslu § 5 Zákona o dráhách. Účel užívání se stavbou nezmění a bude nadále užívána jako dopravní stavba.

Zdůvodnění nezbytnosti stavby

Hlavním smyslem stavby je zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti železniční dopravy a zvýšení komfortu pro cestující.

Stavba řeší implementaci systému ETCS dle národního implementačního plánu v dopravně D3 Lanškroun a přilehlém prostorovém oddílu. Moderní systém zabezpečovacího zařízení nahradí dnešní morálně i fyzicky zastaralý systém řízení. Nasazení systému ETCS omezí vliv lidského činitele a výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

Technické řešení umožní budoucí řízení železničního provozu dálkově z dispečerského stanoviště.

Stavba přinese výrazné zlepšení spolehlivosti a bezpečnosti železniční dopravy.

Trvání stavby

Jedná se o stavbu trvalou.

Celkový popis dopravní koncepce stavby

Popis dopravní koncepce stavby je podrobně popsán v části dokumentace B. 4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

Základní kapacitní údaje stavby

Maximální traťová rychlost	50 km/h
Prostorová průchodnost pro ložnou míru	Z-GC
Třída zatížení	C3
Délka modernizovaného úseku (kolejová část)	0 km
Rozsah stavby - začátek úseku	km 0,000
- konec úseku	km 4,408
Rekonstrukce stanic	0 ks
Novostavba zastávky	0 ks
Rekonstrukce zastávky	0 ks
TZZ pro jednokolejnou trať	1 ks
Nové elektronické SZZ	0 ks
Počet výhybek zařazených SZZ	0 ks
Počet přejezdových zab. zař.	1 ks
Elektrický ohřev výměn	0 ks
Zřízení koleje R65 (regenerovaná)	0 m
Zřízení koleje R65 (neregenerovaná)	0 m
Odkopávky na železničním spodku	0 m ³
Zřízení nástupiště (délka hrany)	0 m
Nástupištní přístřešky	0 ks
Nový železniční podchod	0 ks
Přestavba železničních mostů	0 ks
Přestavba silničních mostů	0 ks
Zrušení železničních mostů	0 ks
Přestavba železničních propustků	0 ks
Zrušení železničních propustků	0 ks
Úpravy TV – montážní délka (vodiče)	0 m
Protihluková stěna	0 ks
BTS	0 ks

Základní předpoklady výstavby- časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Termíny a lhůty realizace stavby vycházejí ze současného stavu připravenosti a z předpokládaného časového harmonogramu výstavby. V současné době se předpokládá termín realizace stavby v roce 2024.

- zahájení realizace stavby: 1. 2. 2024
- konec realizace stavby: 25. 4. 2024
- předpokládaná délka výluky: 85 dnů

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech.

Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb

K ověření funkce dokončené stavby dráhy jako celku nebo její samostatné části bude zaveden zkušební provoz podle §7 vyhl. č. 177/1995 Sb. v platném znění. Podmínky zkušebního provozu stanoví Drážní úřad. Základní podmínkou povolení zkušebního provozu je předložení všech předepsaných technickobezpečnostních zkoušek (TBZ).

Ve zkušebním provozu bude funkce jednotlivých zařízení sledována jejich správci a budou vyhodnocovány zjištěné závady. Vyhodnoceny budou rovněž účinky provozování stavby na okolí, provedeno bude kontrolní měření hluku podle podmínek zjišťovacího řízení.

Stavba jako celek bude do řádného provozu uvedena po skončení zkušebního provozu.

Technickobezpečnostní zkouška

Vybrané části stavby budou před zahájením zkušebního provozu ověřeny z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy technickobezpečnostní zkouškou.

Podmínky pro zahájení Technickobezpečnostní zkoušky stanovuje §5 vyhl. 177/1995 Sb. v platném znění (Stavební a technický řád drah). Pro zahájení TBZ jsou určeny následující požadavky:

- a) provozní způsobilost určených technických zařízení (UTZ - podrobněji viz níže),
- b) provedení zkoušek únosnosti pláně železničního spodku,
- c) zaměření prostorové průchodnosti.

Rozsah Technickobezpečnostní zkoušky pro jednotlivé druhy drážních staveb a zařízení stanovuje §6 vyhl. 177/1995 Sb. v platném znění.

Určená technická zařízení, která podléhají dozoru podle §47 a §48 zákona 266/1994 Sb. v platném znění (Zákon o dráhách) musí mít před uvedením do provozu vydán Průkaz způsobilosti, který vydává Drážní správní úřad na základě technické prohlídky a zkoušky. UTZ pak i nadále (v provozu) podléhají pravidelným revizím, prohlídkám a zkouškám.

Podmínky pro konstrukci, výrobu a provoz určených technických zařízení stanovuje vyhl. 100/1995 Sb. v platném znění (Řád určených technických zařízení), kde je v úvodu uveden taxativní výčet těchto zařízení.

Objekty podléhající TBZ

Objekty podléhající technickobezpečnostní zkoušce jsou uvedeny v příloze č. 1 průvodní zprávy (A-PZ).

Celkové urbanistické a architektonické řešení

Z důvodu charakteru stavby – implementace technologie systému ETCS a výstavba nového PZS světelného na přejezdu P6646 v km 0,913 nedochází ke vzniku architektonicky významných objektů, nebo změně začlenění trati do území.

Celkové stavebně technické a technologické řešení

Koncepce řešení - popis stávajícího stavu

Zabezpečovací zařízení

ŽST Rudoltice v Čechách

V ŽST Rudoltice v Čechách je provozováno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu ESA 11, které je obsluhováno z jednotného obslužného pracoviště pomocí počítače. Staniční zabezpečovací zařízení je dálkově ovládané z CDP Přerov popř. z PPV Třebovice v Čechách nebo místně z dopravní kanceláře Rudoltice v Čechách.

Napájení zabezpečovacího zařízení je z reléové místnosti, umístěné vedle výpravní budovy ŽST. Napájení je zajištěno z rozvaděče zajištěné sítě, který je napájen z trakčního měniče proudu DAK, v případě jeho poruchy, či výluky z veřejné sítě prostřednictvím transformátoru 22/0,4kV.

Pro nouzové vypnutí elektrických zdrojů v technologické budově je zřízeno v desce nouzových obsluh tlačítko - Nouzové vypnutí zdrojů, které je nutné v případě požáru obsloužit. Skříňka DNO je umístěna ve stole v dopravní kanceláři.

Prostorový oddíl Lanškroun – Rudoltice v Čechách

Prostorový oddíl úsek je bez traťového zabezpečovacího zařízení, jízda vlaků je zabezpečována zjednodušeným řízením drážní dopravy podle předpisu SŽ D3. Ovládání PZS P6647 v km 4,020 je zajištěno pomocí počítačů náprav.

Dopravna D3 Lanškroun

Železniční přejezd P6647 v km 4,020 v dopravně D3 Lanškroun je přejezd přes silnici I. třídy, který je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71, kategorie PZS 3SNL. Činnost PZS v km 4,020 při jízdě ve směru Rudoltice v Čechách – Lanškroun je automatická, ovlivněním počítačového bodu na trati. Informace o stavu PZS jsou přenášeny strojvedoucímu prostřednictvím přejezdníku X36 v km 3,560.

Sdělovací zařízení

ŽST Rudoltice v Čechách

ŽST Rudoltice v Čechách je vybavena telekomunikačním zařízením s telefonní okruhy. V dopravní kanceláři je umístěna ovládací telefonní souprava typ Touch Call kterou obsluhuje výpravčí.

Traťová rádiová síť je zřízena v systému GSM-R v trati Přerov – Česká Třebová. Podrobnosti jsou uvedeny v Provozním řádu vlakového rádiového zařízení systém GSM-R CZ, který je uložen na Portále provozování dráhy.

V dopravní kanceláři na stanovišti výpravčího jsou umístěny ovládací prvky pro ovládání staničního zabezpečovacího ESA 11.

V ŽST je instalováno informační zařízení pro cestující. Jedná se o staniční rozhlas, vizuální informační zařízení, náhradní informační zařízení. Stanice je vybavena kamerovým systémem.

Dopravna D3 Lanškroun

Základní spojení pro organizování drážní dopravy na trati D3 je traťové rádiové spojení v rádiovém systému:

- SRD TRS-TESLA (kanálová skupina 79) v traťovém úseku Rudoltice v Čechách (mimo) – Lanškroun,
- GSM-R v ŽST Rudoltice v Čechách.

Podmínky pro používání rádiového spojení jsou stanoveny v Provozním řádu TRS a v Provozním řádu vlakového rádiového zařízení systému GSM-R CZ uložených na Portále provozování dráhy.

Náhradní spojení je zajištěno traťovým telefonním spojením:

- traťové telefonní spojení - VT 20/587,
- služební telefonní spojení.

K nouzovému spojení lze použít mobilní telefon nebo místní rádiovou síť 12. kanál - VOS v ŽST Rudoltice v Čechách.

Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

V traťovém úseku Rudoltice - Lanškroun se nenachází žádné elektrické zařízení ve správě OŘ Hradec Králové.

Dopravna Lanškroun je vybavena 2 ks perónních stožárků, 9 ks JŽ a 2 ks osvětlovacích věží. Železniční přejezd P6647 je napájen z LdSŽ. Napájení stanice je z přípojky ČEZ. Dopravna není vybavena EO.V.

ŽST Rudoltice v Čechách není předmětem zájmu této stavby z hlediska silnoproudé technologie.

Železniční svršek a spodek

V dotčeném úseku je kolejový rošt tvořen kolejnicemi R65 s betonovými pražci SB8 z roku 1988 s upevněním ŽS3. Na koleji jsou nevyhovující geometrie svárů, kolej je svařena do bezстыkové koleje.

Železniční přejezdy

Železniční přejezd P6646 v km 0,913 je na dřevěných pražcích, povrch je tvořen živičnou konstrukcí s ochrannými úhelníky. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži, komunikace je účelová.

Koncepce řešení - popis navrhovaného stavu

Předmětem stavby je implementace systému ETCS STOP ve variantě D3 včetně traťového souhlasu TS-D3. V rámci stavby bude zřízena nová kabelová trasa pro zabezpečovací a sdělovací zařízení. Bude vybudováno nové přejezdové zabezpečovací zařízení železničního přejezdu P6646 v km 0,913. Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude reléového typu s LED výstražníky.

Bude provedena výměna ASW v ŽST Rudoltice v Čechách, na pracovišti PPV v ŽST Třebovice v Čechách a na CDP Přerov.

Bude upraven stávající systém DDTS ŽDC. Do DDTS budou integrovány nově vybudované technologické systémy (TLS) dle TS 2/2008-ZSE na přejezdu P6646. Data z těchto TLS budou přenášena na integrační server (InS) OŘ Hradec Králové.

Bude upraveno stávající dopravní značení nově zabezpečeného přejezdu P6646.

V rámci stavby bude provedeno nezbytné kácení stávajících dřevin.

V rámci zpracování dokumentace bylo provedeno technické a finanční posouzení úpravy GPK pro dosažení rychlosti 60/65 km/h v traťovém úseku Rudoltice v Čechách – Lanškroun. Tato část byla

odevzdána objednateli zvlášť a z důvodu výše celkových investičních nákladů stavby není součástí této dokumentace. Zdůvodnění tohoto postupu je uvedeno níže.

Stavba „Implementace ETCS Regional Rudoltice v Čechách – Lanškroun“ je zpracována v rozsahu globální položky do 30 mil. Kč. Objekty s náklady nad tento limit byly z dokumentace stavby vypuštěny. Jedná se o část „technické a finanční posouzení úpravy GPK pro dosažení rychlosti 60/65 km/h“. Předmětem technického a finančního posouzení jsou tyto části týkající se SO železničního svršku a spodku:

- výměna svěrek ŽS 3 na Skl. 24,
- oprava svarů,
- montáž pražcových kotev,
- úprava GPK včetně rozšíření stezek gabiony u propustků,
- pročištění kolejového lože a zřízení trativodu v zářezu.

Spotřeba tepla a teplé užitkové vody

Realizací stavby nejsou dotčeny objekty vyžadující dodávky tepla či teplé užitkové vody. Pro stavbou nedotčené objekty se jejich bilance nemění.

Celková spotřeba vody

Realizací stavby nedojde k nárůstu potřeb pitné vody. Bilance vody se tudíž nemění.

Splaškové a dešťové vody

Realizací stavby nejsou dotčeny objekty produkující splaškové vody. V rámci stavby nebudou zřizovány nové objekty, které by měli být zdrojem soustředění dešťových vod.

Zajištění vody a energií po dobu výstavby

Zásobování stavenišť a ploch zařízení stavenišť vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa. V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, se bude voda dovážet.

Stavenišť a zařízení stavenišť budou připojeny na stávající rozvod nn. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Pokud bude zařízení stavenišť v železniční stanici připojeno na stávající rozvody elektrické energie, je nutno dodržet následující postup:

- podmínky připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa.

V ostatních případech budou dodávky el. energie řešeny mobilními agregáty.

Odpady

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části dokumentace B. 6. 3 Odpadové hospodářství dle platných právních předpisů. V dokumentaci je kvantifikován předpokládaný objem vyzískaných materiálů ze stavební činnosti. Je specifikováno jejich možné užití v rámci stavby nebo další využití v souladu s platnou legislativou. Dále jsou navrženy možnosti odstranění potencionálních odpadů a je uveden orientační seznam firem zabývajících se odstraňováním odpadů v daném regionu.

Z charakteru a náplně stavby vyplývá, že převládajícími druhy odpadů budou materiály, vytěžené při úpravách železničního svršku a spodku v místě přejezdu P6646 v km 0,913 a vymýcené dřeviny.

Bezbariérové užívání stavby

Stavba se netýká přístupových komunikací a nástupišť. Z tohoto důvodu nejsou řešeny požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Energetické výpočty

Energetické výpočty jsou uvedeny v jednotlivých PS a SO této dokumentace.

Protikorozní ochrana

V rámci zpracování dokumentace nebyl proveden korozní průzkum.

Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO), v kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi.

Popis navrženého technického řešení technologických objektů a technických zařízení po jednotlivých profesích – provozních souborů (PS), je uveden níže:

D. 1 Technologická část

D. 1. 1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 13-01-11 Úpravy staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Rudoltice v Čechách

Stávající stav

ŽST Rudoltice v Čechách je vybavena elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením ovládaným z dispečerského pracoviště CDP Přerov s PPV v ŽST Třebovice v Čechách, kde je také dočasné sídlo dirigujícího dispečera pro trať D3 směr Lanškroun. V cílovém stavu bude toto pracoviště podle pokynu SŽ PO-01/2021-GR Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“ na RDP Česká Třebová.

Ve stanici a přilehlých traťových úsecích směrem na ŽST Třebovice v Čechách a na ŽST Krasíkov je implementován systém ETCS L2.

Traťový úsek Lanškroun – Rudoltice v Čechách je provozován dle předpisu SŽ D3, bez technických prostředků. V traťovém úseku se nachází v km 0,913 přejezd P6646 zabezpečený výstražnými kříži. Na přejezdu se železniční tratí kříží účelová komunikace.

Navrhovaný stav

U vjezdového návěstidla AL ze směru Lanškroun bude doplněna neproměnná balíza systému ETCS STOP a snímač počítače náprav pro funkci traťového souhlasu. Tyto prvky jsou součástí provozního souboru PS 12-01-21 Traťové zabezpečovací zařízení Lanškroun - Rudoltice v Čechách.

V ŽST Rudoltice v Čechách budou vazby na traťový souhlas TS-D3 směrem na Lanškroun a na nové přejezdové zabezpečovací zařízení na přejezdu P6646 v km 0,913 zřízeny ve skříni č. 36. V uvedené skříni je dostatek místa na doplnění potřebných vazeb. Stav PZS bude zapracován do odjezdového návěstidla S6a.

Kabelizace od přejezdu a ze ŽST Lanškroun bude ukončena na volných pozicích v kabelové skříni č. 04.

V ŽST Rudoltice v Čechách bude nutná výměna ASW SZZ. Výměna ASW bude probíhat ve vlakové přestávce v nočních hodinách (0.00 – 3.00), aby se minimalizoval dopad na provoz. Výměnu ASW je nutno koordinovat s výměnou ASW pro PPV v ŽST Třebovice v Čechách a na CDP Přerov.

D.1.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 12-01-21 Traťové zabezpečovací zařízení Lanškroun - Rudoltice v Čechách

Stávající stav

Traťový úsek Lanškroun – Rudoltice v Čechách je provozován dle předpisu SŽ D3, bez technických prostředků. V traťovém úseku se nachází v km 0,913 přejezd P6646. Přejezd je zabezpečen pouze výstražnými kříži. Na přejezdu se železniční tratí kříží účelová komunikace. Uhel křížení je 50°. Traťová rychlost je 50 km/h. Zábrazdná vzdálenost je 400 m.

Navrhovaný stav

Přejezd P6646 v km 0,913 v traťovém úseku Lanškroun – Rudoltice v Čechách bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléového typu s elektronickými prvky dle ČSN 34 2650 ed.2, s celými závory, LED výstražníky s pozitivní signalizací a s přejezdníkem ze směru od Lanškrouna (PZS 3ZBIL). Přejezd je v extravilánu, proto nebude vybaven signalizací pro nevidomé.

Technologická část PZS bude umístěna v novém reléovém domku s ocelovou konstrukcí, sendvičovými stěnami a valbovou střechou. Nový reléový domek je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt není vyžadován. Reléový domek bude vybaven dveřmi plně a pevné konstrukce bez prosklení. Uzamykací systém bude opatřen kováním a cylindrickou vložkou v bezpečnostní třídě RC 3 dle ČSN EN 1627.

Reléový domek bude umístěn na základu ze ztraceného bednění s otvory pro protažení kabelů. Betonová deska bude přesahovat půdorys domku o 0,5m. Základy budou vybudovány do nezámrzné hloubky. V okolí domku budou provedeny terénní úpravy - betonová dlažba a štěrk uložený na fólii bránící prorůstání vegetace přesahující půdorys domku minimálně a 0,5 m. Přesah bude mít sklon pro odtok vody. Zpevněna bude také přístupová stezka k domku.

Skříňka místní obsluhy s příslušnými ovládacími a indikačním prvky bude umístěna v přístrojové skříni pro přejezdy společně s venkovním telefonním objektem tak, aby bylo z tohoto místa na přejezd vidět. Součástí přístrojové skříňe bude i rozváděč NN přípojky a přívodka pro dieselagregát.

Informace o stavech PZS budou přenášena po novém traťovém kabelu do stavební ústředny ŽST Rudoltice v Čechách, odkud budou indikace vyvedeny na JOP dočasného pracoviště dirigujícího dispečera pro trať Lanškroun – Rudoltice v Čechách řízenou podle předpisu D3.

Nové PZS bude ovládáno automaticky, jízdou vlaku, pomocí čidel počítačů náprav a činností SZZ v ŽST Rudoltice v Čechách. Pro správnou činnost PZS a systému ETCS STOP v traťovém úseku budou doplněny nové počítače náprav podle situačního schématu stejného typu, jaký je použit na přejezdu P6647 v km 4,020 v ŽST Lanškroun. Technologie vyhodnocení doplňovaných počítačů náprav bude umístěna na tomto přejezdu. Kolejová čidla počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem (zhášecí obvod) musí být umístěna nejméně 5 metrů od okraje vozovky.

Indikace a ovládání přejezdového zabezpečovacího zařízení budou zapracovány do dočasného JOP dirigujícího dispečera v ŽST Třebovice v Čechách a na CDP Přerov.

D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

PS 14-01-51 Úprava DOZ v ŽST Třebovice v Čechách a CDP Přerov

Stávající stav

Pracoviště pohotovostního výpravčího v dopravní kanceláři ŽST Třebovice v Čechách slouží i jako dočasné pracoviště dirigujícího dispečera pro trať ovládanou podle předpisu D3 Lanškroun – Rudoltice v Čechách. V cílovém stavu bude toto pracoviště podle pokynu SŽ PO-01/2021-GR Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“ na RDP Česká Třebová, které ale doposud není vybudováno.

Na pracovišti se nachází matrice monitorů 2x4, která je plně obsazena monitory a napravo od ní je umístěna indikační a ovládací skříňka s prvky souhlasu D3 pro trať Lanškroun – Rudoltice v Čechách.

Navrhovaný stav

V dopravní kanceláři ŽST Třebovice v Čechách nový monitor s reliéfem pro trať Lanškroun – Rudoltice v Čechách do matrice vpravo nahoře namísto monitoru pro ovládání EOV. Monitor pro ovládání EOV bude umístěn na nový držák vpravo od matrice v místě stávající ovládací a indikační desky traťového souhlasu, která bude zrušena. Monitor EOV bude umístěn na držák pro dva monitory, čímž vznikne rezerva pro jeden další monitor.

Propojení zadávacího pracoviště se stavědlovou ústřednou je po multimodálním optickém kabelu. Pro napojení ovládacího pracoviště v dopravní kanceláři bude využitý volný okruh v tomto optickém kabelu, pro který budou doplněny nové převodníky.

Ve stavědlové ústředně ve skříni DOZ je dostatek místa pro umístění případných dalších komponentů nutných pro vytvoření přenosové cesty pro přenos informací na monitor JOP tratě Lanškroun – Rudoltice v Čechách. Mezi stanicemi Rudoltice v Čechách a Třebovice v Čechách bude využita přenosová cesta přes DOZ nebo po samostatných optických vláknech (vlastní přenosová cesta dle typu použité technologie).

Umístění dispečerského pracoviště v ŽST Třebovice v Čechách nebude dle pokynu SŽ PO-01/2021-GŘ. Jedná se o dočasné sídlo dispečera, které by mělo být zřízeno na RDP Česká Třebová, ale v této stavbě bude dočasně zřízeno v ŽST Třebovice v Čechách. GŘ SŽ O14 byl požádán o výjimku z uvedeného pokynu.

V ŽST Třebovice v Čechách a na CDP Přerov bude nutná výměna ASW ZPC. Výměna ASW bude probíhat ve výluce dopravní služby v nočních hodinách (0.00 – 3.00), aby se minimalizoval dopad na provoz. Výměnu ASW je nutno koordinovat s výměnou ASW pro SZZ a ZPC v ŽST Rudoltice v Čechách.

Údržba zařízení v provozu musí být v souladu s ustanoveními bodu 4.5 TSI CCS.

D.1.1.7 Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)

PS 10-01-71 ETCS Lanškroun - Rudoltice v Čechách

Stávající stav

Traťový úsek Lanškroun – Rudoltice v Čechách je provozován dle předpisu SŽ D3, bez technických prostředků. V traťovém úseku se nachází v km 0,913 přejezd P6646. Přejezd je zabezpečen pouze výstražnými kříži. Na přejezdu se železniční tratí kříží účelová komunikace. Traťová rychlost je 50 km/h. Zábrazdná vzdálenost je 400 m.

Ve ŽST Rudoltice v Čechách a v přilehlých traťových úsecích směrem na Třebovice v Čechách a Krasíkov je implementován systém ETCS L2. Vstup do řízené oblasti ETCS L2 směrem od Lanškrouna je automatický.

Navrhovaný stav

V předmětném úseku a v dopravně D3 Lanškroun bude vybudován systém ETCS STOP ve variante D3 včetně traťového souhlasu TS-D3. Požadovaná verze specifikací dle TSI CCS: Sada specifikací 3, dokument Subset-026 v 3.6.0., systémová verze (M_Version) 1.1.

Trať bude nadále řízena dle předpisu SŽ D3. Pracoviště dirigujícího dispečera bude umožňovat obsluhu traťového souhlasu TS-D3 v úseku Rudoltice – Lanškroun. Pro zjišťování volnosti bude doplněn stávající počítač náprav PNS03. Bude zajištěna kompatibilita traťové části ETCS s ATO over ETCS.

V dopravně D3 Lanškroun a v traťovém úseku Rudoltice – Lanškroun budou vybudovány balízové skupiny, z kterých proměnné balízy budou propojeny s jednotkami LEU v dopravně D3 Lanškroun. Skříň

s LEU jednotkami bude umístěna v reléovém domku přejezdu v dopravně D3 Lanškroun ve volném prostoru vedle dveří. Stávající prvky na stěnách domku je nutné přesunout do nových pozic. Zařízení pro traťový souhlas D3 bude umístěno do volných pozic v stávajících reléových stojanech.

Balízy budou mít certifikace, ověření a soubor specifikací dle Přílohy A TSI CCS a budou mít platné ES prohlášení o shodě a certifikát pro prvek interoperability včetně technického souboru. Odpovědnost za programování balíz (příprava konfiguračních dat a jejich naprogramování) bude na straně zhotovitele tohoto PS. Zhotovitel bude postupovat podle postupů souvisejících s certifikovaným prvkem.

Stávající počítače náprav v dopravně D3 Lanškroun budou doplněny o funkcionalitu VNPN, která zabezpečí přenos informací o neoprávněném odjezdu vlaku do systému ETCS a její přenos na hnací vozidlo. Při posunu v dopravně bude zapracováno potlačení této funkce.

Pro plně funkční systém ETCS STOP je potřebné zabezpečit přejezd P6646 v km 0,913 novým zabezpečovacím zařízením. Nové zabezpečovací zařízení přejezdu P6646 je řešeno touto stavbou.

D.1.2 Železniční sdělovací zařízení

D.1.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

PS 12-02-41 PZTS reléového domku u přejezdu P6646 v km 0,913

Stávající stav

Železniční přejezd P6646 je v současné době osazen pouze výstražnými kříži a dopravní značkou „STOP“.

Navrhovaný stav

Z důvodu potřebného zabezpečení reléového domku bude instalována ústředna PZTS a zajištění zabezpečení bude dosaženo instalací magnetických kontaktů a pohybového čidla. Zároveň bude instalována autonomní IP kamera se záznamovým zařízením, snímající prostor vstupu do objektu.

D.1.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

PS 10-02-51 Příprava pro dálkový optický kabel Lanškroun - Rudoltice v Čechách

Stávající stav

V traťovém úseku není v současné době uložena kabelizace pro sdělovací zařízení.

Navrhovaný stav

V rámci stavby bude provedena příprava kabelové trasy pro budoucí využití. Bude položen metalický kabel 5XN (řešeno v rámci části D.1.1 Zabezpečovací zařízení). Dále budou položeny dvě HDPE trubky 40/33 pro budoucí zafouknutí optických kabelů. Bude připraven výpich u nového reléového domku přejezdu P6646 v km 0,913.

D.1.2.10 DOZ a další nastavbové systémy

PS 10-02-01 DDTS Lanškroun - Rudoltice v Čechách

Stávající stav

V současnosti je v ŽST Rudoltice v Čechách systém dálkové diagnostiky DDTS ŽDC vybudován. Zaintegrovány jsou technologie EOv (elektrický ohřev výhybek), OSV (osvětlení), PZTS (poplachové zabezpečovací a tísňové systémy) a ZPDP (zařízení pro detekci požáru).

Navrhovaný stav

Technické řešení dálkové diagnostiky respektuje technické specifikace systémů, zařízení a výrobků SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a Gestorský výklad k Technickým specifikacím SŽDC

č. 2/2008 – ZSE č. j. 5641/2016 – SŽDC – O14 ze dne 8. 2. 2016, pokud budou daný rozsah informací umožňovat navazující technologické systémy. Nově instalované technologické systémy musí být připraveny k přechodu systému DDTS ŽDC v souladu s TS 2/2008–ZSE, třetí vydání. Tato zařízení musejí již nyní poskytovat informace v rozsahu třetího vydání těchto TS.

Komunikační rozhraní musí být dle TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a dle Zásad a požadavků na budování systému DŘT a DDTS, č. j. 11577/2015-O14 ze dne 16. 3. 2015. Komunikační rozhraní jednotlivých technologických systémů musí být připraveno na upgrade dálkové diagnostiky dle TS 2/2008 - ZSE, třetí vydání.

Budou integrovány nově vybudované technologické systémy (TLS dle TS 2/2008-ZSE na přejezdu P6646. Data z těchto TLS budou přenášena na integrační server (InS) OŘ Hradec Králové.

Do DDTS budou integrovány technologie - PZTS (poplachové zabezpečovací a tísňové systémy), KAMS (kamerový systém), ZPDP (zařízení pro detekci požáru).

Pro potřeby dohledu a ovládání bude dodáno nové pevné klientské pracoviště DDTS na PPV Třebovice. Dále budou aktualizováni příslušní klienti systému DDTS.

Základní technický popis stavebních objektů

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO), v kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi.

Popis navrženého technického řešení stavebních objektů po jednotlivých profesích – stavebních objektů (SO), je uveden níže:

D.2 Stavební část

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.3 Přejezdy

Výhybny přejezdu P6646

Stávající stav

Netýká se

Navrhovaný stav

Na základě požadavku Policie ČR byly do dokumentace zařazeny výhybny u přejezdu P6646.

D.2 Stavební část

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.8.4 Dopravní značení

SO 12-59-01 Trvalé dopravní značení

Stávající stav

Jednokolejný železniční přejezd P6646 v místě křížení místní účelové komunikace mezi obcemi Rudoltice a Luková je ve stávajícím stavu zabezpečen pouze výstražnými kříži (SDZ **A32a Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný**).

Navrhovaný stav

Z důvodu doplnění závor na přejezdu P6646 dojde k odpovídající úpravě jeho dopravního značení. Bude doplněno níže uvedené svislé dopravní značení:

- 2x **A 29** Železniční přejezd se závorami;
- 2x **A 31a** Návěstní deska (240 m);
- 2x **A 31b** Návěstní deska (160 m);
- 2x **A 31c** Návěstní deska (80 m);
- 2x **A 32a** Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný.

D.2.4 Ostatní stavební objekty

D.2.4.1 Kácení

SO 10-92-01 Kácení

Kácení dřevin bude probíhat v souladu s platnou legislativou, především budou respektována omezení období kácení vzhledem k ochraně živočichů vázaných na kácené dřeviny. To se týká především ptáků a aktivního hnízdění. Problematiku, včetně povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les řeší zákon o ochraně přírody a krajiny a související vyhláška. Technologii kácení dřevin a nakládání s těžebními zbytky řeší volně dostupné standardy AOPK. Zhotovitel je povinen při realizaci kácení dřevin dbát všech podmínek vyplývajících z platné legislativy, rozhodnutí orgánů ochrany přírody vydaných k dotčenému záměru a dodržovat technologické postupy a bezpečnostní předpisy.

Na základě provedeného dendrologického průzkumu území byly určeny stávající dřeviny (solitérní i tvořící porosty), které bude nutné v souvislosti s plánovaným záměrem pokácet.

Kácení bude provedeno v následujících katastrálních územích:

- Luková,
- Lanškroun,
- Rudoltice u Lanškrouna.

Celkem bude káceno 32 ks solitérních stromů. Povolení ke kácení je třeba u 19 ks solitérních stromů, 13 ks stromů nedosahuje parametrů stanovených pro nutnost žádosti o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les.

Mýceno bude zároveň i 2,627 m² porostů dřevin. Povolení ke kácení je třeba u 1,956 m², u zbylých 671 m² není povolení ke kácení vyžadováno.

Po vykácení výše uvedených dřevin vznikne celkem 108.78 t odpadu (29.97 t – stromy solitérní a 78.8 t – porosty dřevin).

Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Realizace a provoz navrženého řešení nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany. Je však nutné, aby během výstavby zůstal zachován přístup pro záchranná vozidla Požární ochrany. Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci ve znění pozdějších předpisů.

Úspora energie a tepelná ochrana

V rámci stavby nejsou navrženy objekty, u kterých je nutné řešit úsporu energie a tepelnou ochranu.

Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č.309/2006).

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č.309/2006) ve znění pozdějších předpisů.

Pracovníci zhotovitele stavby i případných dalších dodavatelů musí být o těchto předpisech prokazatelně školeni.

Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Stavba respektuje obecně platné technické požadavky na stavbu dráhy dané zákonem o drahách, prováděcími vyhláškami a technickými normami.

Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Podle údajů České geologické služby se většina zájmového území nalézá v oblasti převažujícího nízkého radonového indexu (rizika) geologického podloží. Pouze úsek trati od připojení regionální tratě k celostátní dráze po železniční stanici Rudoltice v Čechách prochází územím se střední hodnotou radonového indexu.

V rámci stavby nejsou navrhovány nové uzavřené objekty určené pro shromažďování cestujících, tedy budovy, pro které je radonové riziko třeba vyhodnotit. Vzhledem k charakteru stavby proto není ochrana před pronikáním radonu z podloží řešena.

Ochrana před bludnými proudy

Ochrana před účinky bludných proudů není řešena. Kabelizace pro nové prvky zabezpečovacího zařízení je v provedení ZE.

Ochrana před technickou seizmicitou

Stavba není umístěna ve významně seizmicky činné oblasti, v průběhu stavby nevznikají nové objekty, které by vyžadovaly konstrukce odolné proti zemětřesení a z tohoto důvodu se žádná opatření nenavrhují.

Hluk

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů. Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, který hovoří o povinnosti správců pozemních komunikací či vlastníka dráhy technickými, organizačními

a ostatními opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené prováděcím předpisem. Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Toto nařízení vlády zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Pro tuto stavbu tedy platí hygienický limit 60 dB pro den a 55 dB pro noc pro chráněný venkovní prostor staveb a pro chráněný venkovní prostor v ochranném pásmu dráhy při využití stávající hlukové zátěže. Starou hlukovou zátěží se rozumí hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb, který vznikl před 1. lednem 2001 a je působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách

Protipovodňová opatření

Není řešeno.

Sesuvy půdy

V těsné blízkosti záměru se dle evidence České geologické služby nenacházejí žádná sesuvná území. Nejbližší registrovaný aktivní sesuv se nachází 100 m od železniční trati u silnice I/43 (cca 220 m jižně od vlakové stanice Rudoltice v Čechách). Na základě výše uvedeného nejsou v řešené stavbě navrhována opatření související se sesuvy půdy či se sesuvným územím jako takovým.

Poddolování

Dle údajů internetové databáze ČGS Praha se zájmové území nenachází v oblasti vlivů důlní činnosti.

B. 3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

V rámci stavby nedochází k novému napojení na místa technické infrastruktury. Napájení nového PZS železničního přejezdu P6646 v km 0,913 bude řešeno novým kabelem ze stávajících rozvodů reléové místnosti v ŽST Rudoltice v Čechách.

B. 4 Dopravní řešení

Dopravní řešení stavby je podrobně popsáno v části dokumentace B. 4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

Popis dopravního řešení – současný stav

Rozsah dopravy

Analýza stávajícího rozsahu dopravy byla provedená ze současně platných pomůcek ke GVD 2021/2022. Počty vlaků jsou uvedené za časový horizont 24 hodin.

Rozsah dopravy v úseku Rudoltice v Čechách – Lanškroun je dle objednatele považován za stabilní a z dlouhodobého hlediska neměnný.

Během dopravních špiček jsou vlaky Česká Třebová – Lanškroun objednávány každých 30 minut. Mimo špičku, o víkendech a svátcích jsou vlaky vedeny každých 60 minut. Vybrané vlaky jsou vedeny pouze v úseku Rudoltice v Čechách – Lanškroun a zpět. V Rudolticích je pak přestup na vlaky z a do Zábřehu na Moravě.

Počet vlaků a jejich kategorie

V pracovní dny objednává Pardubický kraj 25 párů Os vlaků. V sobotu, neděli a ve státní svátky se počet párů Os vlaků snižuje na 20. Dálková doprava zde není provozována.

Na trati jsou rovněž provozovány 2 páry Mn vlaků.

Popis dopravního řešení – navrhovaný stav

Rozsah dopravy

Rozsah dopravy v úseku Rudoltice v Čechách – Lanškroun je dle objednatele považován za stabilní a z dlouhodobého hlediska neměnný.

Během dopravních špiček jsou vlaky Česká Třebová – Lanškroun objednávány každých 30 minut. Mimo špičku, o víkendech a svátcích jsou vlaky vedeny každých 60 minut. Vybrané vlaky jsou vedeny pouze v úseku Rudoltice v Čechách – Lanškroun a zpět. V Rudolticích je pak přestup na vlaky z a do Zábřehu na Moravě.

Počet vlaků a jejich kategorie

V pracovní dny objednává Pardubický kraj 25 párů Os vlaků. V sobotu, neděli a ve státní svátky se počet párů Os vlaků snižuje na 20. Dálková doprava zde není provozována.

Na trati jsou rovněž provozovány 2 páry Mn vlaků.

B. 5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Terénní úpravy

Terénní úpravy se v rámci této stavby nenavrhují.

Použité vegetační prvky

V rámci stavby není třeba využívat vegetační prvky v technickém návrhu.

Biotechnická, protierozní opatření

V rámci stavby nejsou vzhledem k rozsahu navrhována protierozní opatření.

B. 6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Podrobný popis vlivů stavby na životní prostředí je součástí samostatné části dokumentace B. 6.

Poloha, umístění a vzdálenost v dokumentaci případně uvedených skládek pro likvidaci odpadů slouží pouze pro účely společného řízení. Umístění skládek není podkladem pro výběrové řízení na zhotovitele stavby.

Stavební záměr kříží několik drobných vodních toků, v rámci stavby nedojde k zásahu do jejich koryta. Plánovaná stavba prochází přes stanovenou aktivní zónu záplavového území a záplavové území Q100 vodního toku Lukávka (Rudoltská). Drážní těleso částečně tvoří hranici těchto území. Most nad Lukávkou tvoří propojení mezi dvěma částmi záplavového území. Předmětný úsek železniční trati leží mimo chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), mimo ochranná pásma vodních zdrojů i mimo ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod v ČR.

Záměr se nenachází ve zvláště chráněném území nebo přírodním parku, nezasahuje do VKP ani lokalit soustavy Natura 2000. V blízkosti stavby nejsou vyhlášeny památné stromy. Dle platných územních plánů dotčených obcí je záměr částečně realizován v místě navrženého ÚSES lokální úrovně, a to v k. ú. Lanškroun.

V dotčeném území nepředpokládáme výskyt hodnotných rostlinných společenstev ani zvláště chráněných druhů rostlin. Lze zde předpokládat převážně výskyt běžných živočichů, kteří jsou vázáni na polní biotopy.

V těsné blízkosti záměru se nenachází chráněná ložisková území, ložiska ani dobývací prostory.

Stavební záměr samotný nekoliduje s žádnou kulturní památkou světového kulturního dědictví, nemovitou kulturní památkou, ani zde nejsou evidovány městské památkové rezervace, vesnické památkové zóny nebo rezervace a krajinné památkové zóny. Zájmová lokalita je součástí území s archeologickými nálezy kategorie UAN III. Paleontologické nálezy v zájmovém území nepředpokládáme.

Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru a jeho umístění není předpoklad významného negativního vlivu prováděných prací na životní prostředí v dotčeném území.

B. 7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva definovaných zákonem č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému (IZS) nejsou požadavkem ani předmětem tohoto projektu.

B. 8 Zásady organizace výstavby

Podrobný návrh organizace výstavby řeší samostatná část dokumentace B. 8 Zásady organizace výstavby.

Během realizace stavby nesmí dojít k ohrožení bezpečnosti provozování dráhy, drážní dopravy a cestujících. Není možno vstupovat a vjíždět na pozemky ve vlastnictví Správy železnic (ČD a.s.) s pracovní technikou způsobem, který by ohrozil bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. V případě, že na stavbě budou zúčastněny osoby, které nejsou prokazatelně poučeny o zásadách bezpečnosti při pohybu v železniční dopravní cestě (nevykonaly vstupní školení dle interních předpisů Správy železnic), je potřeba zajistit, aby se po celou dobu realizace stavby pohybovaly nejméně 2,5 m od osy krajní provozované koleje. Pro případné uložení stavebního materiálu po dobu stavby je nutné respektovat volný schůdný a manipulační prostor, který je daný vzdáleností 3000 mm od osy krajní koleje. Pro pohyb osob ve vzdálenosti blíže, než je 2,5 m od osy provozované koleje, platí interní předpisy Správy železnic a je vyžadováno povolení pro vstup do železniční dopravní cesty a další specifické povinnosti (např. nošení výstražné vesty, nutnost sjednání práce s výpravčím). Po ukončení stavby je nutné trvale zachovat volný schůdný a manipulační prostor. Musí být eliminována prašnost, zajištěna ochrana zařízení a nesmí být omezován výkon dopravní služby provozovatele dráhy. Je nezbytné, aby byly zachovány přístupové cesty (pro provozní zaměstnance i pro veřejnost), popř. musí být upraveny tak, aby byl zajištěn bezpečný přístup k vlakům a provozované části dopravní cesty.

Dle aktuálního znění směrnice č. 20 Správy železnic, státní organizace je nutné všechny vedlejší rozpočtové náklady provizorních částí stavby jako jsou zařízení staveniště, staveništní příjezdy nebo provizorní dopravní značení rozpustit do základních položek a separátně je nevykazovat. Je na každém zhotoviteli zda a jaké prostředky, způsoby využije pro realizaci díla. Jedním z těchto aspektů ležícím na straně zhotovitele je způsob omezení provozu (silničního a drážního) v místě stavby a tím i rozsah provizorního dopravního značení. Tyto náklady jsou rozpuštěny v hlavních rozpočtových položkách PS a SO. Vedlejší rozpočtové náklady nejsou součástí PS a SO.

Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Viz část dokumentace B.8.1 technická zpráva a B. 8. 2 výkresy.

Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Viz část dokumentace B.8.1 technická zpráva a B. 8. 2 výkresy.

Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba nevytváří žádné požadavky na asanace.

V rámci stavby dojde ke kácení dřevin. Pro tyto potřeby byl zpracován podrobný dendrologický průzkum, který je uveden v části B.6 Životní prostředí.

Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

V rámci stavby vznikají požadavky na dočasné zábory pro zařízení staveniště. Rozsah dočasných záborů bude uveden v příloze této dokumentace - Majetkoprávní část.

Základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Bilance hmot včetně dalších informací je uvedena v části dokumentace B.6 Odpadové hospodářství.

Návrh optimálního postupu výstavby

Podrobný harmonogram postupu výstavby je uveden v části dokumentace B.8.2 Harmonogram výstavby.

B. 9 Celkové vodohospodářské řešení

Popis hydrologických poměrů v místě stavby

Hydrologie území

Zájmová lokalita náleží k povodí Dunaje. Číslo pramenného úseku hydrologického pořadí povodí 4. řádu je v místě zastavěného území obce Lanškroun 4-10-02-0080-0-00 a 4-10-02-0100-0-00. Povodí jsou odvodňována Ostrovským potokem. Zbýlá část zájmového úseku tratě spadá do povodí s hydrologickým pořadím povodí 4. řádu číslo 4-10-02-0142-0-00. Toto povodí je odvodňováno Lukávkou.

Lukávka (Rudoltska) – ID DIBAVOD 402150200100 je největší vodní tok, který v zájmovém úseku železniční trať překračuje. Dále překračuje 3 bezejmenné vodní toky, z nichž jeden se vlévá do Lukávky a další dva (občasné vodní toky) společně do Ostrovského potoka. Správcem všech těchto vodních toků je Povodí Moravy, s.p. V rámci realizace záměru nedojde k zásahu do vodního toku. Kabeláž bude přes vodoteče vedena ve žlabu nebo chrániče dle tabulky níže.

Úsek trati (km)	Název toku	ID DIBAVOD	Most/propustek	Poloha	Vedení kabeláže
1,664	Lukávka (Rudoltska)	402150200100	M	L	nový žlab na zábradlí
2,966	bezejmenný vodní tok	402150203800	P	L	v chrániče mimo propustek
3,109	bezejmenný vodní tok	402120000300	P	P	v chrániče mimo 1 m od římsy
3,440	bezejmenný vodní tok	402120000200	P	L	v chrániče mimo propustek

Předmětný úsek železniční trati leží mimo chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), mimo ochranná pásma vodních zdrojů i mimo ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod v ČR.

Vliv stavby na povodně

Plánovaná stavba prochází přes stanovenou aktivní zónu záplavového území a záplavové území Q100 vodního toku Lukávka (Rudoltska). Drážní těleso částečně tvoří hranici těchto území. Most nad Lukávkou tvoří propojení mezi dvěma částmi záplavového území. V rámci stavby nebude tento most upravován, nedojde tedy k ovlivnění vodních poměrů.

V obci Lanškroun je železniční trať ukončena cca 100 m od Ostrovského potoka, pro který je také vymezena aktivní zóna záplavového území a záplavové území Q100. Záměr zde do záplavového území nezasahuje. Převýšení od vodoteče k železniční trati je zde cca 10 m.

Popis odtokových poměrů

Předmětem stavby je implementace systému ETCS STOP ve variantě D3 včetně traťového souhlasu TS-D3. V rámci stavby bude zřízena nová kabelová trasa pro zabezpečovací a sdělovací zařízení. Bude vybudováno nové přejezdové zabezpečovací zařízení železničního přejezdu P6646 v km 0,913. Z pohledu ovlivnění odtokových poměrů lze tedy konstatovat, že dopady stavby nebudou žádné, nebo naprosto minimální.

B. 10 Výjimky z norem a předpisů

Stavba vyžaduje výjimky z norem a předpisů, které jsou uvedeny níže:

- Výjimku z pokynu SŽ PO-01/2021-GŘ, která se týká umístění pracoviště dispečera. Žádost o výjimku je zdůvodněna v části D.1.1 - PS 14-01-51 Úprava DOZ v ŽST Třebovice v Čechách a CDP Přerov.
- Odchylku z předpisu SŽ TSI CCS/MP3 v bodě 3.2.4 e), která se týká limitního počtu vlaků. Žádost o odchylku je zdůvodněna v části B.4 – Provozní a dopravní technologie.
- Odchylku z předpisu SŽ TSI CCS/MP3 v bodě 4.2.4, která se týká ponechání stávající varianty ovládání dopravní D3 Lanškroun, kdy strojvedoucí obsluhou dálkového ovladače v příslušné dopravně dává informaci o připravenosti k odjezdu z dopravní po předcházejícím svolení dirigujícího dispečera a tento úkon vyvolá reakci zařízení traťového souhlasu.
- Úhel křížení železničního přejezdu P6646 v km 0,913 zůstává v úhlu 56°. Úhlu křížení v rozmezí 75° až 105°, který u rekonstruovaných železničních přejezdů doporučuje ČSN 73 6380, není dosaženo. Stavba v místě přejezdu neřeší železniční svršek a spodek. Nová přejezdová konstrukce není stavbou navrhována.

B. 11 Požadavky do další fáze přípravy a realizace

Koordinace se stavbou „Oprava zabezpečení a výstroje trati Lanškroun – Rudoltice v Čechách“.

Koordinace se stavbou SEE OŘ HK. V úseku mezi reléovým domkem u výpravní budovy a přejezdem P6646 v km 0,913 bude v rámci stavby SEE OŘ HK na základě požadavku položen nový kabel 1-AYKY 3x240+120 v délce 800 m. Kabel bude napojen v kabelové skříni KSO3 u osvětlovací věže OV1, bude dále pokračovat v souběhu s navrženou kabelovou trasou, před přejezdem P6646 v km 0,913 odbočí vpravo a bude dále kopírovat trasu současného napájecího kabelu pro strážní domek. Zde bude kabel ukončen ve stávající kabelové skříni KS1. Napojení kabelu u KS03 a KS1 včetně výkopu v úseku „přejezd – strážní domek“ bude provedeno v rámci opravné práce SEE OŘ HK.

Kontakt na zástupce SEE: Ing. Michal Foltýn, t: 601 340 937, e: FoltynM@spravazeleznic.cz.

Situační výkres související stavby SEE je uveden v příloze č. 1 tohoto dokumentu.

V Praze, dne 6. 4. 2023

Ing. Stanislav Rýznar

B. 12 Přílohy

Příloha č. 1 Situace související stavby SEE OŘ HK