

Po připomínkách 03/2018

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



SŽDC, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
tel.: +420 222 335 777
e-mail: szdc@szdc.cz

Generální projektant:



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

Hlavní inženýr projektu:

ING. MARTIN RAIBR

Garant profese:

ING. MARTIN RAIBR

Středisko:

ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY

Vedoucí střediska:

ING. MARTIN RAIBR

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. MARTIN RAIBR

Vypracoval:

ING. MARTIN RAIBR

Kontroloval:

ING. PETR NEKULA

Název akce:

**Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. - Častolovice - Solnice,
3. část**

Číslo smlouvy:

17 054 208

Projektový stupeň:

PD

Část:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Datum:

30.11.2017

Číslo části:

A



SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky

„Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“

A.Průvodní zpráva

Obsah

A.1 Úvodní údaje	4
a) Název stavby	4
b) Zadavatel přípravné dokumentace	4
c) Dodavatel přípravné dokumentace	4
A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku	5
a) Údaje o umístění stavby	5
b) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci	6
c) Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací	6
d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	6
e) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	6
f) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území	7
g) Poloha vůči záplavovému území	8
h) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí	9
i) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy	9
j) Zajištění vody a energií po dobu výstavby	10
A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	10
a) Účel užívání stavby	10
b) Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba)	10
c) Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby)	10
d) Etapizace výstavby	10
e) Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.)	11
f) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních	12
A.4 Orientační údaje stavby	14
a) Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.)	14
b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	14
c) Celková spotřeba vody	15
d) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod	15
e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě	15
f) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	15
A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	15
A.6 Přehled výchozích podkladů	16
A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami	16
A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	19
A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění	24
a) Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku (vč. snížení provozních nákladů, zvyšování tržeb, bezpečnosti provozu, kultury provozu a cestování)	24
b) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby	24

- c) Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele25

A.10 Členění přípravné dokumentace..... 26

A.1 Úvodní údaje

a) Název stavby

Název stavby: **Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část**

Místo stavby: železniční trať: Borohrádek – Týniště n. O. – Třebechovice p. O.
železniční trať: Častolovice – Týniště n. O.
železniční trať: Týniště n. O. – Bolehošť

Charakter stavby: stavba dráhy dle § 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách

Cíl stavby: dosažení požadované přepravní kapacity trati

Stupeň dokumentace: Přípravná dokumentace stavby /PD/
Dokumentace pro územní řízení /DÚR/

b) Zadavatel přípravné dokumentace

Investor: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s. o.)**
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234
Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384

zastoupený: **SŽDC s. o. Stavební správa východ**
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

c) Dodavatel přípravné dokumentace

SUDOP PRAHA a.s.
se sídlem Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky
IČ: 257 93 349
DIČ: CZ 257 93 349
Zapsaný v OR u Městského soudu v Praze, oddíl B, č. vložky 6088

A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku

a) Údaje o umístění stavby

Stavba se dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální (č. j. 51945/2012-OZŘP) nachází na dráze celostátní. Stavbou budou dotčeny traťové úseky Borohrádek – Týniště nad Orlicí – Třebechovice pod Orebem, Častolovice – Týniště nad Orlicí a Týniště nad Orlicí – Bolehošť. Jedná se o jednokolejné železniční tratě vedené na jihozápadním úpatí Orlických hor.

Dotčený úsek trati Borohrádek – Týniště nad Orlicí – Třebechovice pod Orebem je částí trati Choceň - Velký Osek, který byl uveden do provozu v průběhu let 1870 – 1875 a v současnosti slouží i jako objízdná trasa pro I. národní železniční koridor v případě mimořádné události. Úsek Častolovice – Týniště nad Orlicí je částí trati Letohrad - Týniště nad Orlicí, který byl uveden do provozu v roce 1874. Trať je převážně vedena podél toku Divoké Orlice. Poslední dotčený úsek Týniště nad Orlicí – Bolehošť je pak částí trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí st.hr., která byla uvedena do provozu v roce 1872 a spojovala Českou a Polskou republiku.

Dotčené krajské úřady:

Krajský úřad Královéhradeckého kraje
Pivovarské náměstí 1245
500 02 Hradec Králové
tel.: 495 817 111
email: posta@kr-kralovehradecky.cz

Dotčené stavební úřady:

Městský úřad Týniště nad Orlicí
Stavební úřad
Mírové náměstí 90
517 21 Týniště nad Orlicí
tel.: 494 377 000
email: stavebni.urad@tyniste.cz

Městský úřad Kostelec nad Orlicí
Odbor územního plánu-Stavební úřad
Palackého nám. 38
517 41 Kostelec nad Orlicí
tel.: 494 337 224
email: jsabatkova@muko.cz

Městský úřad Třebechovice pod Orebem
Stavební odbor
Masarykovo náměstí 14
503 46 Třebechovice pod Orebem
tel.: 495 592 065
email: lenka.halamkova@mutrebechovice.cz

Městský úřad Opočno
Stavební úřad
Kupkovo nám. 247
517 73 Opočno
tel.: 494 669 628
email: stavebni@mu.opocno.cz

b) Údaje o vydané (schválené) územně plánovací dokumentaci

V dotčené oblasti stavby byly místně příslušnými zastupitelstvy schváleny následující územní plány:

Správní území	Územně plánovací dok.	Schváleno	Účinnost
Borohrádek	Územní plán Změna č. 1 ÚP	23. 03. 2012 18. 06. 2013	07. 04. 2012 03. 07. 2013
Žďár nad Orlicí	Územní plán	16. 12. 2009	04. 01. 2010
Týniště nad Orlicí	Územní plán města Změna č. 1 ÚPM	29. 03. 2004 16. 06. 2008	15. 04. 2004 01. 07. 2008
Třebechovice pod Orebem	Územní plán	11. 03. 2009	27. 03. 2009
Častolovice	Územní plán	22. 02. 2013	09. 09. 2013
Čestice	Územní plán sídelního útvaru Změna č. 1 ÚPN SÚ Změna č. 2 ÚPN SÚ Změna č. 3 ÚPN SÚ	09. 10. 1997 22. 10. 1998 04. 08. 2003 19. 10. 2006	27. 10. 1997 12. 11. 1998 05. 09. 2003 04. 11. 2006
Lípa nad Orlicí	Územní plán obce Změna č. 1 ÚPO Změna č. 2 ÚPO	18. 09. 2002 06. 08. 2008 23. 09. 2009	07. 10. 2002 26. 08. 2008 27. 10. 2009
Ledce	Územní plán obce Změna č. 1 ÚPO Změna č. 2 ÚPO	28. 12. 2000 08. 09. 2008 26. 09. 2011	15. 01. 2001 23. 09. 2008 12. 10. 2011
Bolehošť	Územní plán obce Změna č. 1 ÚPO	15. 03. 2001 20. 08. 2009	01. 04. 2001 10. 12. 2009

c) Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací

Stavba je umístěna převážně na pozemcích SŽDC s. o. nebo ČD a. s., které jsou dle územně plánovací dokumentace určeny pro stavbu dráhy. Vyjádření dotčených stavebních úřadů o souladu stavby s územně plánovací dokumentací je součástí dokladové části dokumentace „H.3 Doklady z projednání s orgány státní správy“.

d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Na stavbu nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky.

Tato dokumentace je brána jako aktualizace dokumentace stavby, která byla projednávána v roce 2015 a je vedena pod stejným názvem.

e) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

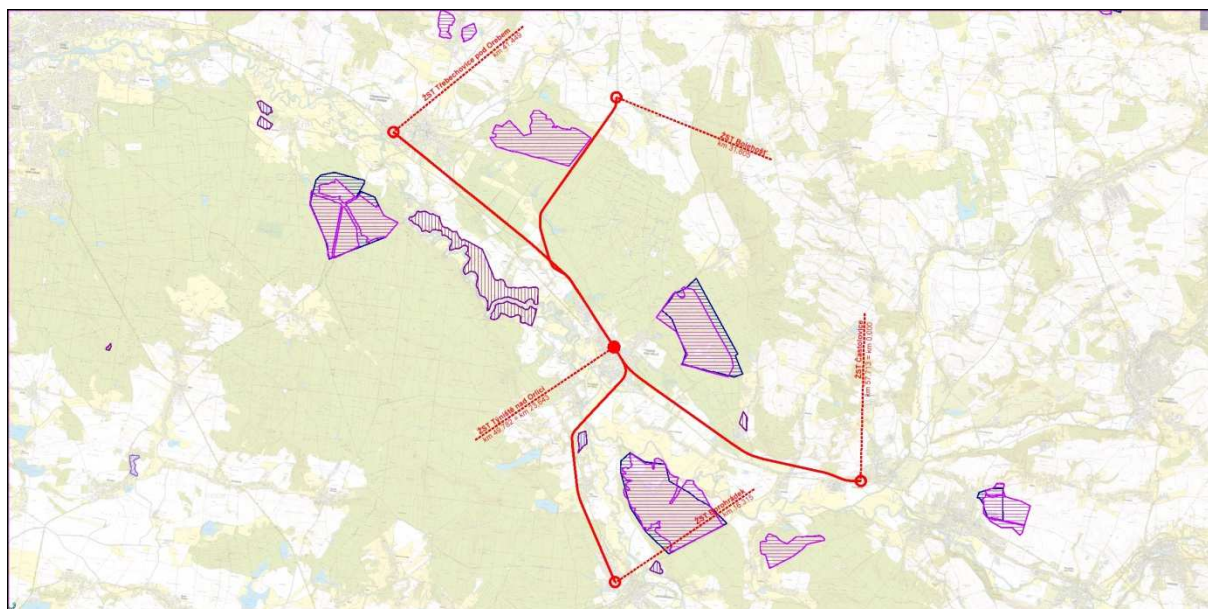
Stavba se odehrává na stávající dopravní infrastruktuře a její napojení se nemění. Stavbou bude využíváno stávajících přístupových bodů, tzn. železničních tratí a silničních komunikací.

f) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území

Geologicky se oblast stavby nachází na území Českého masivu v oblasti křídý a kvartéru. Z hornin se v oblasti křídý nachází zejména jílovec vápnlitý, jílovec spongilitický, slínovec, slínovec písčité, prachovec vápnlitý, vápenec. V případě oblasti kvartéru jsou to pak písky, štěrky, hlína, sediment smíšený a kamenitý až hlinito-kamenitý sediment.

Geomorfologicky se stavba nachází v systému Hercýnský, provincii Česká Vysočina, celku Orlická tabule, oblasti Východočeská tabule, subprovincii Česká tabule, podcelku Třebechovická tabule a okrscích Chocoňská plošina (většina stavby), Opočenský hřbet (oblast zastávky Čestice) a Rychnovský úval.

Obrázek 1: Situace zdrojů nerostů, zásahů do zemské kůry a poddolovaných oblastí v místě stavby



Zdroj WMS: http://geoportal.gov.cz/arcgis/services/INSPIRE/I_8_MZP_OPVZ/MapServer/WmsServer?

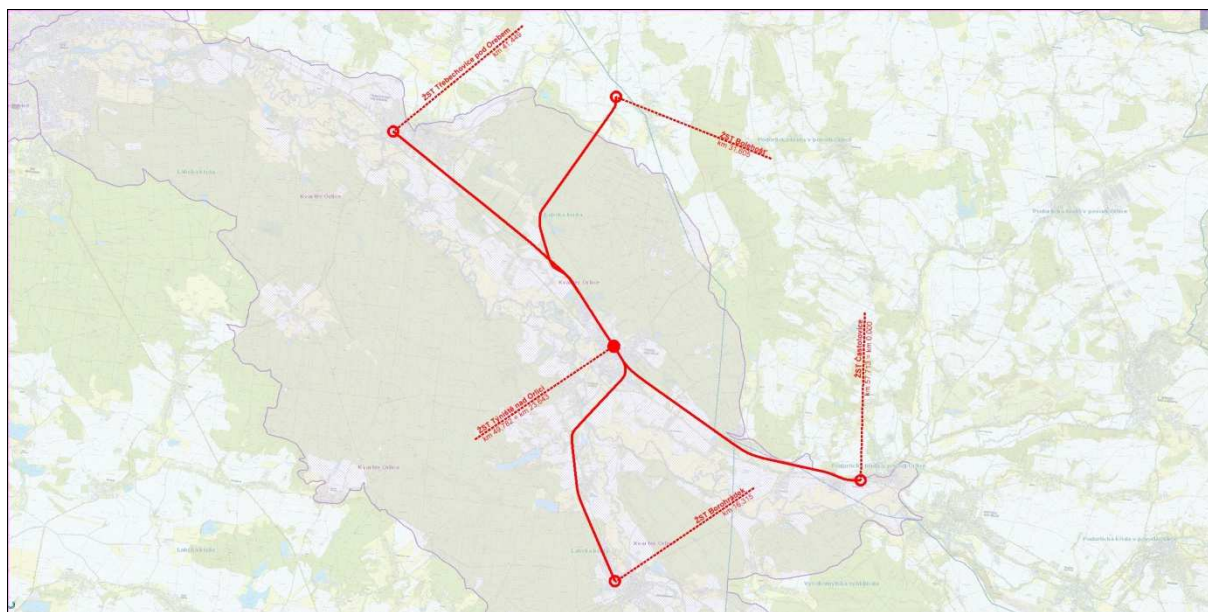
V blízkosti stavby se nachází ložiska zejména štěrku, písku a štěrkopísku. Nenachází se zde však žádné poddolované území ani území pro zvláštní zásahy do zemské kůry. Přibližně do vzdálenosti 100 m od obvodu stavby se pak nachází následující ložiska.

Typ ložiska	Název	Identif. číslo
Ložiska nevyhrazených nerostů plocha	Ždár nad Orlicí-Tůmovka	5263300
Ložiska výhradní plocha	Ledce	3205900

V uvedených oblastech jsou stavbou realizovány výhradně výkopové práce pro pokládku kabelizace. Kabelové trasy jsou přitom navrženy na železničním tělese nebo v jeho těsné blízkosti. Ložiska tedy nejsou stavbou nijak dotčena.

Hydrogeologicky se stavba nachází ve svrchním rajonu Kvartér Orlice (1110), základních rajonech Labská křída (4360), Vysokomýtská synklinála (4270), Podorlická křída v povodí Orlice (4222). Hlubinný rajon není v oblasti stavby definován.

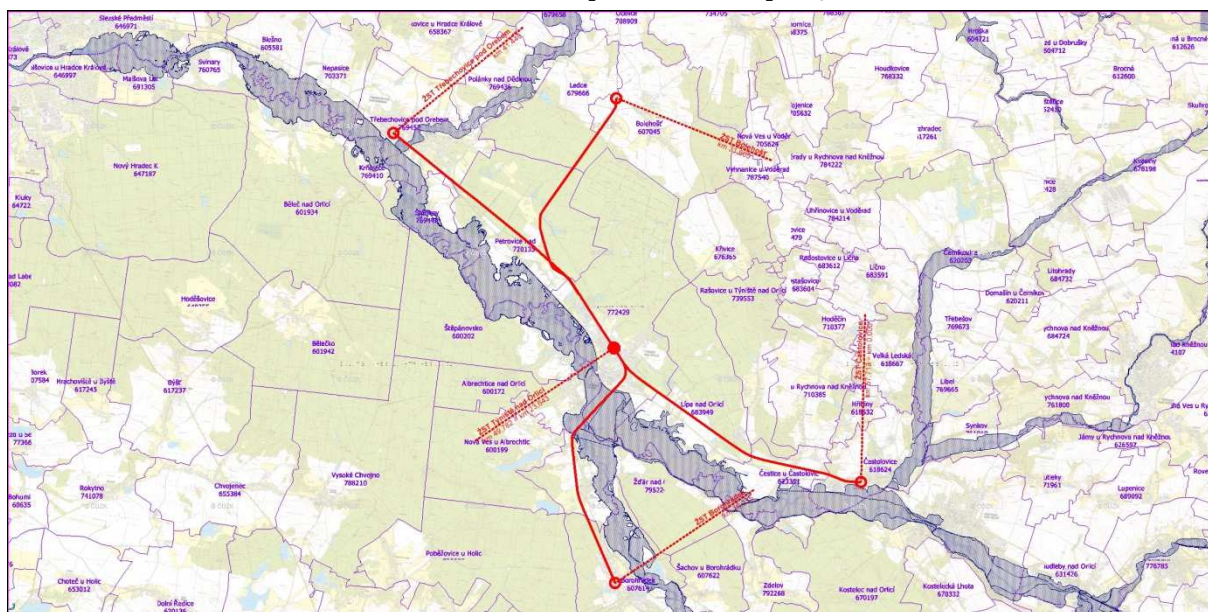
Obrázek 2: Situace útvarů podzemních vod



Zdroj WMS: http://geoportal.gov.cz/arcgis/services/INSPIRE/I_8_MZP_podzemni_vodni_utvary/MapServer/WmsServer?

g) Poloha vůči záplavovému území

Obrázek 3: Situace záplavového území pro Q100



Zdroj WMS: <http://heis.vuv.cz/data/webmap/isapi.dll>

Trať je vedena v dotčené oblasti stavby v souběhu s vodním tokem Orlice. Převážná část stavby je realizována mimo záplavové území vyjma níže uvedených oblastí. Výjimku tvoří níže uvedená území, kde je však trať vedena na náspu a tvoří tak většinou i hranici záplavové linie dotčené oblasti.

Stupeň ochranného pásma	Katastrální území
Q5	Žďár nad Orlicí, Albrechtice nad Orlicí, Týniště nad Orlicí
Q20, Q100	Žďár nad Orlicí, Albrechtice nad Orlicí, Týniště nad Orlicí, Třebachovice pod Orebem

V dotčených záplavových územích jsou stavbou realizovány výhradně výkopové práce pro pokládku kabelizace. Kabelové trasy jsou přitom navrženy na železničním tělese nebo v jeho těsné blízkosti.

h) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí

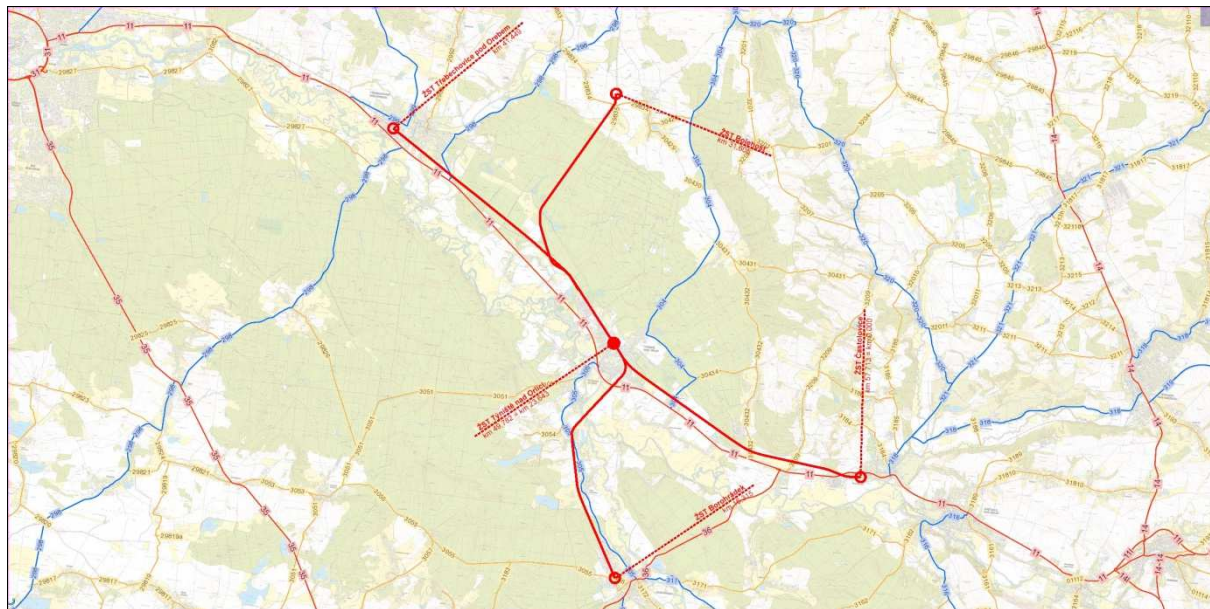
Seznam dotčených pozemků je součástí geodetické části „I. Geodetická dokumentace“ dokumentace. Stavba se odehrává v katastrálních územích:

- Borohrádek (607614), Žďár nad Orlicí (795224), Albrechtice nad Orlicí (600172), Týniště nad Orlicí (772429), Petrovice nad Orlicí (720135), Třeběchovice nad Orebem (769452), Častolovice (618624), Čestice u Častolovic (623351), Lípa nad Orlicí (683949), Petrovice nad Orlicí (720135), Třeběchovice pod Orebem (769452), Ledce (679666), Bolehošť (607045).

i) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Po dobu výstavby budou využívány stávající přístupové trasy. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu na železniční infrastruktuře budou jako jedny z hlavních přístupových tras využívány stávající železniční tratě Chocẽ – Velký Osek, Letohrad - Týniště nad Orlicí, Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr. a další navazující železniční tratě.

Obrázek 4: Situace silniční páteřní sítě komunikací I.-III. třídy



Zdroj WMS: http://geoportal.jsdi.cz/arcgis/services/geoportal_rsd_wms1/MapServer/WmsServer?

Dále bude po dobu stavby přístup zajišťovat stávající silniční infrastruktura zejména níže uvedené silnice a z nich odbočující místní a účelové komunikace.

Třída komunikace	Číslo komunikace
I. třída	11
II. třída	298, 299, 304, 305, 321
III. třída	3055, 3056, 3209, 30432, 29834

j) Zajištění vody a energií po dobu výstavby

Po dobu výstavby bude voda a energie zajišťována ze stávajících zdrojů. V případě potřeby pak bude dodávka elektrické energie zajištěna z mobilních agregátů zhotovitele. Podrobně je problematika zajištění energií po dobu výstavby řešena v samostatné části dokumentace „B.12 Zásady organizace výstavby“.

A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Účel užívání stavby

Stavba je dílčí etapou stavební a technologické modernizace železniční infrastruktury v úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice. Cílem stavby, jako celku, je zajištění potřebné přepravní kapacity uvedeného úseku. Veškeré zřizované prvky zajišťují bezpečné a spolehlivé provozování železniční dopravy a přepravy. Aplikací moderních systémů řízení dochází k zefektivnění řízení drážní dopravy a tak zvýšení konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě.

b) Trvání stavby (trvalá nebo dočasná stavba)

Svým charakterem se jedná o stavbu trvalou.

c) Charakter stavby (novostavba nebo změna dokončené stavby)

Dle definice uvedené v §2 odst. 5, zákona č. 183/2006 Sb. stavba odpovídá změně dokončené stavby. Stavba se odehrává na stávající drážní infrastruktuře, resp. na stávajících pozemcích určených pro provozování dráhy, které jsou v majetku SŽDC s. o., nebo ČD a. s.

Výjimkou je novostavba výhybny Rašovice, která je navržena v mezistaničním úseku Častolovice – Týniště nad Orlicí ve správním území obce Lípa nad Orlicí. V prostoru navržené výhybny se v minulosti nacházela vlečková kolej vlečky „Rašovice“.

Další výjimkou je výstavba podjezdu v ŽST Týniště n.O., kterým se nahrazuje stávající přejezd na častolovickém zhlaví ŽST Týniště n.O., který bude v konečném stavu zcela zrušen.

d) Etapizace výstavby

Jak z názvu stavby vyplývá, je předmětná stavba třetí etapou investičního záměru SŽDC s. o., který má za úkol zajistit stavební a technologickou modernizaci železniční infrastruktury v úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice. V současnosti je v realizaci 1. etapa stavby s názvem „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice, Solnice, 1. část, rekonstrukce nástupišť žst. Týniště n. O.“. V roce 2015 došlo k realizaci 2. etapy s názvem „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice, Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“.

e) Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.)

Stavba se bude provádět v traťových úsecích Borohrádek – Týniště nad Orlicí – Třebechovice nad Orlicí, Častolovice – Týniště nad Orlicí a Týniště nad Orlicí – Bolehošť, které se dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální (č. j. 51945/2012-OZŘP) nacházejí na dráze celostátní.

Dotčený úsek trati Borohrádek – Týniště nad Orlicí – Třebechovice pod Orebem

Žel. trať dle Prohlášení o dráze:	Choceň – Velký Osek
Žel. trať dle rozdělení v TPP:	505A Choceň – Velký Osek
Žel. trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.:	020 (Praha -) Velký Osek – Hradec Králové - Choceň
Začátek trati:	Choceň (km 0,000)
Konec trati:	Velký Osek (km 307,108)
Typ trati:	Jednokolejná
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Trakční soustava:	DC 3 kV

Dotčený úsek trati Častolovice – Týniště nad Orlicí

Žel. trať dle Prohlášení o dráze:	Letohrad – Týniště nad Orlicí
Žel. trať dle rozdělení v TPP:	513A Letohrad – Týniště nad Orlicí
Žel. trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.:	021 Týniště nad Orlicí – Letohrad
Začátek trati:	Letohrad (km 89,953)
Konec trati:	Týniště nad Orlicí (km 49,782)
Typ trati:	Jednokolejná
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Trakční soustava:	nezávislá

Dotčený úsek trati Týniště nad Orlicí - Bolehošť

Žel. trať dle Prohlášení o dráze:	Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.
Žel. trať dle rozdělení v TPP:	506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr.
Žel. trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.:	026 Týniště nad Orlicí – Broumov
Začátek trati:	Týniště nad Orlicí (km 49,135)
Konec trati:	Meziměstí st. hr. (km 92,774)
Typ trati:	Jednokolejná
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Trakční soustava:	nezávislá

f) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Stavbou je navrženo realizovat následující technologická zařízení a stavební parametry:

Stavebně-technologické parametry

Počet stanic vybavených SZZ	2	[ks]
Počet výh. jednotek zabezpečených elektronickým SZZ	53	[v.j]
Počet traťových úseků vybavených TZZ	3	[ks]
Délka mezistaničních úseků vybavených TZZ	12	[km]
Dispečerské pracoviště dálkového ovládání	1	[ks]
Počet přejezdů vybavovaných PZS	2	[ks]
Počet přejezdů vybavovaných PZM	2	[ks]
Počet rušených přejezdů	1	[ks]
Délka traťového kabelu TK 10XN0,8	11,1	[km]
Délka dálkového optického kabelu DOK 72 vláken	8,9	[km]
Délka HDPE trubek	20,2	[km]
Počet telefonních zapojovačů	2	[ks]
Počet základnových radiostanic TRS	1	[ks]
Počet základnových radiostanic MRS	3	[ks]
Programovatelný automat (PLC) vč. SW, parametrizace	2	[ks]
Parametrizace SW	2	[ks]

Stavebně-technické parametry

Délka koleje se svrškem S49 (nové)	8371	[m]
Délka koleje se svrškem UIC 60 (nové)	6746	[m]
Počet výhybek S49 (nové)	26	[ks]
Počet výhybek UIC (nové)	26	[ks]
Počet nových + rekonstruovaných přejezdových konstrukcí	5	[ks]
Plocha povrchů pozemních komunikací	18636	[m ²]
Plocha povrchů pozemních komunikací - chodníky	2481	[m ²]
Počet rekonstruovaných železničních mostů	2	[ks]
Počet rekonstruovaných železničních propustků	7	[ks]
Počet nových silničních propustků	1	[ks]
Počet nových železničních mostů	1	[ks]
Počet rekonstruovaných železničních podchodů	0	[ks]
Počet demolovaných železničních podchodů	1	[ks]
Počet nových železničních podchodů	1	[ks]
Počet nových návěstních lávek	1	[ks]
Délka nových zárubních zdí	650	[m]
Plocha nových betonových plotů	4043	[m ²]
Plocha nových plotů z drátěného pletiva	650	[m ²]
Délka nových kanalizačních přípojek	83	[m]
Délka nových vodovodních přípojek	48	[m]
Délka protihlukových stěn	37,7	[m]
Objem nových provozně-technologických objektů	1215	[m ³]
Délka úprav trakčního vedení	19	[km]
Počet trakčních stožárů	165	[ks]

Počet trakčních bran	70 [ks]
Počet elektricky ohříváných výhybek	47 [ks]
Počet osvětlovacích stožárů	81 [ks]
Počet osvětlovacích věží	26 [ks]
Počet dálkové ovládaných úsekových odpojovačů	17 [ks]
Počet rozvaděčů veřejného osvětlení	3 [ks]
Počet osvětlovacích stožárů v. 4m podjezd	4 [ks]
Počet osvětlovacích stožárů v. 6m přechody	17 [ks]
Počet osvětlovacích stožárů v.12m komunikace	47 [ks]

Úspora provozních pracovníků

ŽST	Profese	Počet zaměstnanců		Úspora
		Současný	Výhledový	
Týniště nad Orlicí	výpravčí	9,643	9,643	0
	operátor	2,831	2,831	0
	signalista	14,610	0	14,610
Celkem		27,084	12,474	14,610

K dalším úsporám provozních pracovníků dojde po aktivaci dálkového ovládání na celém traťovém úseku Týniště n/O – Častolovice – Rychnov n/K – Solnice, neboť se předpokládá zřízení dálkového ovládání i pro ŽST Solnice.

Propustnosti

Omezující úsek	Propustnost	
	Stávající	Výhledová
Častolovice - Týniště nad Orlicí	81 vl/d	124 vl/d
Borohrádek - Týniště nad Orlicí	94 vl/d	104 vl/d
Týniště nad Orlicí - Třebechovice pod Orebem	106 vl/d	152 vl/d
Týniště nad Orlicí - Bolehošť	84 vl/d	84 vl/d

A.4 Orientační údaje stavby

a) Základní údaje o kapacitě stavby (počet účelových jednotek, jejich velikosti; užitkové plochy, obestavěné prostory, zastavěné plochy apod.)

Stavbou jsou primárně zřizovány objekty určené pro umístění technologického zařízení. Tyto objekty jsou zřizovány v ŽST Týniště nad Orlicí, výhybně Rašovice a dále u každého přejezdu vybavovaného světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Stavbou nejsou zřizovány žádné objekty určené pro bydlení.

V případě ŽST Týniště nad Orlicí bude do zřizovaného objektu rovněž situováno zázemí pro regionální dispečerské pracoviště. Toto pracoviště bude dimenzováno pro řízení čtyř samostatných dispečerských pracovišť. Provozně technologický objekt v Týništi nad Orlicí má zastavěnou plochu přibližně 360 m², z toho přibližně 90 m² je určeno pro uvedená dispečerská pracoviště a jejich zázemí.

Ve výhybně Rašovice byl technologický objekt pro umístění technologického zařízení zřízen předchozí etapou stavby. V této stavbě bude v místě zřízen objekt pro umístění nouzového pracoviště výpravčího, který bude obsazován pouze v případě poruchy dálkového ovládání dopravy. Objekt je navržen o zastavěné ploše přibližně 18 m².

V místě přejezdů zabezpečených světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením budou umístovány reléové domky o zastavěné ploše přibližně 6 m². Do těchto objektů bude soustředěna výhradně vnitřní technologie zařízení.

V km 50,156 se navrhuje nový železniční most s ocelobetonovou nosnou konstrukcí se zabetonovanými nosníky výšky 0,85 m. Přes nosnou konstrukci bude převáděno 6 kolejí.

Mostní objekt se nachází ve staničním obvodu železniční stanice Týniště nad Orlicí, terén v okolí mostu je rovinatý, železniční těleso je vedené ve stejné výškové úrovni jako okolní terén. Most byl navržen pro přemostění místní komunikace vedené pod objektem. Dalším důvodem pro výstavbu nadjezdu je zrušení železničního přejezdu v ulici T. G. Masaryka.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Pro zajištění napájení technologického zařízení a zejména elektrického ohřevu výměn se předpokládá navýšení elektrického příkonu v ŽST Týniště nad Orlicí a výhybně Rašovice proti stávajícímu stavu dle následující tabulky. Pokrytí zvýšeného příkonu se předpokládá z veřejné energetické soustavy. Pro zajištění tepelného komfortu technologického zařízení se předpokládá zřízení elektrických přímotopů a klimatizace. Tepelný komfort části provozně technologického objektu ŽST Týniště nad Orlicí, která bude sloužit k řízení provozu, bude zajištěn plynovým kotlem, který bude rovněž sloužit k ohřevu vody.

Druh energie	Stávající	Výhledový	
ŽST Týniště nad Orlicí			
Odběry z rozvaděče RH (soudobý příkon)	127	792	kW
Tepelná bilance objektu	-	15	kW
Celková roční produkce splašků	-	130	m ³ /rok
Výhybna Rašovice			
Odběry z rozvaděče RH (soudobý příkon)	7	41	kW

c) Celková spotřeba vody

Technologické objekty zřizované touto stavbou nemají žádné nároky na spotřebu vody. V případě provozně technologické budovy v ŽST Týniště se roční spotřeba vody předpokládá 130 m³/rok.

d) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

Technologické objekty nevyžadují připojení na splaškovou kanalizaci, neboť je zde umístěno pouze technologické zařízení. V případě objektu nouzové dopravní kanceláře ve výhybně Rašovice, který je obsazován pouze v případě poruchy dálkového ovládání bude v době potřeby a obsazení pracoviště přistaveno mobilní sociální zařízení. Současně se s ohledem na půdorysné rozměry objektu nepředpokládá napojení na dešťovou kanalizaci a odvod dešťových vod bude řešen vsakováním.

V případě provozně technologického objektu v ŽST Týniště nad Orlicí se předpokládá následující množství odváděných splaškových a dešťových vod.

Odborný odhad odpadních a splaškových vod v ŽST Týniště n/O	Množství	
Odhad odváděných dešťových odpadních vod Q _r při per.0,5	6,2	l/s
Odhad splaškových odpadních vod Q _r	2,5	l/s

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě

Stavba si neklade nároky na kapacitu veřejné komunikační sítě. Stavbou jsou zřizovány nové/doplňovány stávající železniční telekomunikační sítě.

f) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

Stavba si neklade nároky na kapacitu veřejné komunikační sítě. Stavbou jsou zřizovány nové/doplňovány stávající železniční komunikační sítě.

A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládaný termín zahájení výstavby vychází z požadavku investora. Termín ukončení stavby pak vychází z harmonogramu výstavby.

Zahájení stavby	7.3.2020
Dokončení stavby	31.12.2021
Předpokládaná doba výstavby (maximální)	21 měsíců

A.6 Přehled výchozích podkladů

Zhotovitel (projektant) vycházel při zpracování projektové dokumentace stavby z následujících podkladů:

- Studie proveditelnosti zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice,
- Aktualizace studie proveditelnosti zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice,
- Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň,
- Skutečné provedení stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice, Solnice, 1. část, rekonstrukce nástupišť žst. Týniště n. O.“,
- Skutečné provedení stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice, Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“,
- Přípravná dokumentace stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice, Solnice, 3. část“,
- Smlouva o dílo
- Polohopisné výkresy,
- Předpisy, vyhlášky a normy, které mají vazbu na technické zpracování přípravné dokumentace v technologické části, dopravní technologie, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, atd.,
- Technická dokumentace provozovaného zařízení zjišťovaná u OŘ Hradec Králové,
- Zjišťování stavu jednotlivých stávajících zařízení v rámci prováděných místních šetření projektantů,
- Projednávání rozsahu a způsobu technického řešení na jednotlivých pracovních poradách.

A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Stavbu je z hlediska náplně jednotlivých staveb a jejich časové návaznosti koordinovat zejména s následujícími záměry a stavbami. Další stavby, se kterými je nutné předmětnou stavbu koordinovat, nejsou projektantovy známy.

- **Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň**
Studii je mimo jiné řešeno využití tohoto úseku jako úseku, na který by byla odvedena část nákladní dopravy z I. NTŽK. Z tohoto důvodu je nutné v ŽST Týniště nad Orlicí uvažovat se zastavením vlaku o délce 740 m a tedy zřízením kolejí o užitečné délce minimálně 780 m (s ohledem na předpokládané nasazení ETCS vhodnější uvažovat s užitečnou délkou kolejí 800 m), které budou určeny zejména pro tuto nákladní dopravu. Současně je v této studii navrženo zvýšení maximální traťové rychlosti na rychlost přesahující 100 km/h. Z tohoto důvodu je nutné uvažovat se zábrzdnou vzdáleností 1 000 m. Navržená kolejová konfigurace ŽST Týniště pak musí umožnit výhledové zdvojkolejnění. Studie je v současnosti rozdělena do několika přípravných dokumentací, které se v současné době zpracovávají. Stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“ se nejvíce dotýkají stavby „Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) – Choceň“ a „Modernizace tratového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)“ v rozsahu dle

závěrů schválené „Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové - Choceň“ ve variantě A4+B4.

Koordinace stavby se stavbou „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“ – v rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“ – je ŽST Týniště n.O. připravena plně na budoucí zdvoukolejnění mezi krajními výhybkami na obou zhlavích. Na hradeckém zhlaví bude připraveno kolejiště až k vjezdovému návěstidlu a na choceňském cca 50m od krajní výhybky směrem do trati.

Technologické zařízení v ŽST bude připraveno na cílový stav, kromě jednotlivých TZZ.

- **Zvýšení kapacity Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část**

Stavba „Zvýšení kapacity Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část“ navazuje na již realizované etapy stavby „Zvýšení kapacity Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 1. část, rekonstrukce nástupišť žst. Týniště n. O.“ a „Zvýšení kapacity Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“ a je souběžně připravována se záměrem „Zvýšení kapacity Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“.

Hlavním cílem celého souboru staveb je zajištění požadované kapacity traťového úseku Týniště n. O. – Častolovice – Solnice zejména pro potřeby nákladní železniční dopravy. Dostatečná kapacita je nutná pro zachování a následně i posílení podílu železniční dopravy na zásobování výrobních závodů v oblasti Solnice/Kvasin vůči kamionové dopravě. Kromě toho jsou stavbami nahrazována zastaralá technologická zařízení moderními systémy zvyšující bezpečnost, efektivitu a organizování železniční dopravy. Současně se stavbami zvyšuje komfort cestujících bezbariérovými nástupišti nebo informačními systémy čímž se zvyšuje atraktivita železniční dopravy i jako prostředku hromadné přepravy osob.

Předmětnou stavbu „Zvýšení kapacity Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část“ je dle požadavku investora navrženo realizovat ve dvou etapách. 1. etapa má za úkol řešit celý úsek Týniště n. O. – Častolovice – Solnice a 2. etapa má za úkol zřídit ve stávajícím traťovém úseku Rychnov n. K. – Solnice novou železniční stanici Lipovka, která bude sloužit pro deponaci vozů a sestavování ucelených vlakových souprav, které jsou v současnosti deponovány a sestavovány zejména v železniční stanici Týniště n. O., to znamená přibližně 23 km od místa jejich potřeby v oblasti výrobního závodu Škoda Auto a. s.

Koordinace stavby se stavbou „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“ – v rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“ je uvažováno s napojením na stavbu 4.část. V současnosti se předpokládá, že jejich výstavba bude probíhat současně, respektive výstavba 4.části bude o cca rok opožděna vůči 3.části.

- **Modernizace PZS v km 42,042 a v km 43,446 a v km 42,450 trati Velký Osek – Choceň**

Stavbou je budováno nové přejezdové zabezpečovací zařízení na uvedených přejezdech v mezistaničním úseku Týniště nad Orlicí – Třebechovice nad Orlicí. Stavby je nutné koordinovat z pohledu rozsahu a dimenze pokládané kabelizace, tak aby nedocházelo k opětným výkopovým pracím v překrývajících se oblastech staveb.

- **Modernizace TNS Týniště nad Orlicí (Voklik)**

Účelem stavby je Rekonstrukce technologie trakční napájecí stanice (trakční měnárny) včetně rozvodny 110/23 kV, její technologické a stavební části a navazujících rozvodů vn, nn včetně připojení na trakční vedení. Rekonstrukce bude provedena formou výstavby nové provozní budovy v prefabrikovaném provedení při nasazení náhradního napájecího zdroje (mobilní měnárna).

Záměr je stavbou trvalou a jedná se o bezobslužnou trakční napájecí stanice systému 3kV DC, rezervovaný příkon: 9,2 MW, počet usměrňovačových soustrojí: 1 + 1 (v PD rezervní stání 2 + 1, aktualizace dle požadavku investora na 3 + 1 – 2x rezervní stání), jmenovitý výkon trakčního transformátoru: 6,409 MVA, jmenovitý proud usměrňovače: 1500 A, počet napaječů R3kV: 5 napaječů.

Dispoziční a provozní řešení napájecí stanice je zvoleno na základě návrhů a konzultací s uživatelem stavby a zástupce investora. Uspořádání jednotlivých prostor bylo optimalizováno s ohledem na provozní požadavky, technické parametry jednotlivých technologických celků, požadavcích na údržbu a ochranu majetku a osob.

Koordinace stavby se stavbou „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“ – v rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“ se uvažuje, že stavba TNS je dokončena.

- **Přesun TS 35/0,4 kV Rašovice (není název stavby)**

Stavbou dochází k přesunu stávající trafostanice z pozemku v soukromém vlastnictví na pozemek ve vlastnictví SŽDC. Koordinace staveb je nutná z pohledu zajištění napájení technologického zařízení zřizované výhybny Rašovice.

Koordinace stavby se stavbou „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“ – v rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“ se uvažuje, že stavba TS35/0,4kV je dokončena.

- **Novostavba výrobní a skladové haly WAREHOUSE III**

Záměrem soukromého investora je zřízení haly v blízkosti železniční stanice Týniště n. O. Stavby je nutné koordinovat z pohledu předpokládaného zvýšení dopravního momentu na železničním přejezdu P4026 (km 49,172), který investor haly předpokládá jako hlavní přístupový bod a současně dimenzování propustku v km 49,435, který předpokládá využít k odvodu splaškové vody.

A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

a) D Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 03-01-20-11 ŽST Týniště n. O., SZZ

PS 03-01-60-11 Výhybna Rašovice, SZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 03-01-12-21 Borohrádek - Týniště n. O., TZZ

PS 03-01-23-21 Týniště n. O. - Třebechovice p. O., TZZ

PS 03-01-24-21 Týniště n. O. - Bolehošť, TZZ

PS 03-01-56-21 Častolovice - Rašovice, TZZ

PS 03-01-62-21 Rašovice - Týniště n. O., TZZ

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Místní kabelizace

PS 03-02-20-11 ŽST Týniště n. O., místní kabelizace

PS 03-02-60-11 Výhybna Rašovice, místní kabelizace

D.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 03-02-20-21 ŽST Týniště n. O., úprava rozhlasového zařízení

D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)

PS 03-02-20-31 ŽST Týniště n. O., telefonní zapojovač

PS 03-02-60-31 Výhybna Rašovice, telefonní zapojovač

D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

PS 03-02-20-41 ŽST Týniště n. O., EZS

PS 03-02-60-41 Výhybna Rašovice, EZS

PS 03-02-60-42 Výhybna Rašovice, kamerový systém

D.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

PS 03-02-12-51 Borohrádek – Týniště n. O., TK, HDPE

PS 03-02-12-52 Borohrádek – Týniště n. O., úpravy stávajících kabelů SŽDC

PS 03-02-23-51 Týniště n. O. – Třebechovice p. O., TK, HDPE

PS 03-02-23-52 Týniště n. O. – Třebechovice p. O., úpravy stávajících kabelů

SŽDC

PS 03-02-24-51 Týniště n. O. – Bolehošť, TK, HDPE

PS 03-02-24-52 Týniště n. O. – Bolehošť, úpravy stávajících kabelů SŽDC

- | | |
|----------------|--|
| PS 03-02-52-51 | Týniště n. O. - Častolovice, DOK, HDPE, TK |
| PS 03-02-52-52 | Týniště n. O. - Častolovice, úpravy stávajících kabelů SŽDC |
| PS 03-02-52-53 | Týniště n. O. - Častolovice, ochrana stávajících kabelů ČD-T |
- D.2.7 Informační systém pro cestující
- | | |
|----------------|--|
| PS 03-02-20-71 | ŽST Týniště n. O., informační systém pro cestující |
|----------------|--|
- D.2.8 Traťové radiové spojení
- | | |
|----------------|--|
| PS 03-02-52-81 | Týniště n. O. - Častolovice, úpravy TRS, MRS |
| PS 03-02-60-81 | Výhybna Rašovice, MRS |
- D.2.9 Jiná sdělovací zařízení (ústředny, přenosová zařízení)
- | | |
|----------------|---|
| PS 03-02-20-91 | ŽST Týniště n. O., sdělovací zařízení |
| PS 03-02-20-92 | ŽST Týniště n. O., DDTS ŽDC |
| PS 03-02-20-93 | ŽST Týniště n. O., dispečerské pracoviště |
| PS 03-02-52-91 | Týniště n. O. – Častolovice, přenosový systém |
| PS 03-02-60-91 | Výhybna Rašovice, sdělovací zařízení |
- D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**
- D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)
- | | |
|----------------|---|
| PS 03-03-20-11 | ŽST Týniště n. O., DŘT |
| PS 03-03-60-11 | Výhybna Rašovice, DŘT |
| PS 03-03-00-12 | ED SŽDC OŘ Hradec Králové, doplnění DŘT |
- D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic (měnění, trakčních transformoven)
- | | |
|----------------|--|
| PS 03-03-20-31 | TM Týniště n. O., vlastní spotřeba, úprava technologie |
|----------------|--|
- D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)
- | | |
|----------------|---|
| PS 03-03-20-51 | ŽST Týniště n. O., TS 35/0,4kV, technologie - část SŽDC |
| PS 03-03-20-52 | ŽST Týniště n. O., TS 35/0,4kV, technologie - část ČEZ |
| PS 03-03-20-53 | ŽST Týniště n. O., TS 35/0,4kV, vlastní spotřeba |
| PS 03-03-20-54 | ŽST Týniště n. O., TS 35/0,4kV - stávající, demontáže |
- D.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení
- | | |
|----------------|---|
| PS 03-03-20-81 | ŽST Týniště n. O., rozvaděč zajištěné sítě, technologie |
|----------------|---|
- D.3.9 Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)
- | | |
|----------------|--|
| PS 03-03-20-91 | ŽST Týniště n. O., EPZ 3 kV DC, technologie |
| PS 03-03-20-92 | ŽST Týniště n. O., EPZ 3 kV DC, vlastní spotřeba |

b) E Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 03-11-20-11	ŽST Týniště n. O., železniční svršek
SO 03-11-20-12	ŽST Týniště n. O., železniční spodek
SO 03-11-20-13	ŽST Týniště n. O., Vojenská vlečka, železniční svršek
SO 03-11-20-14	ŽST Týniště n. O., Vojenská vlečka, železniční spodek
SO 03-11-20-15	ŽST Týniště n. O., vlečka ELITEX, železniční svršek
SO 03-11-20-16	ŽST Týniště n. O., vlečka ELITEX, železniční spodek
SO 03-11-50-11	ŽST Častolovice, železniční most km 0,740, železniční svršek
SO 03-11-50-12	ŽST Častolovice, železniční most km 0,740, železniční spodek
SO 03-11-60-11	Výhybna Rašovice, železniční svršek
SO 03-11-60-12	Výhybna Rašovice, železniční spodek

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 03-12-20-31	ŽST Týniště n. O., železniční přejezd km 49,172
SO 03-12-20-32	ŽST Týniště n. O., železniční přejezd km 50,303 - demontáž
SO 03-12-60-31	Výhybna Rašovice, železniční přejezd km 53,750
SO 03-12-60-32	Výhybna Rašovice, železniční přejezd km 54,650

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 03-13-20-41	ŽST Týniště n. O., propustek v km 47,751
SO 03-13-20-42	ŽST Týniště n. O., propustek v km 47,915
SO 03-13-20-43	ŽST Týniště n. O., propustek v km 48,141
SO 03-13-20-44	ŽST Týniště n. O., propustek v km 48,528
SO 03-13-20-45	ŽST Týniště n. O., propustek v km 48,988
SO 03-13-20-46	ŽST Týniště n. O., propustek v km 49,435

SO 03-13-20-47.1 ŽST Týniště n. O., železniční most nad místní komunikací v ev. km 50,156 – nadjezd

SO 03-13-20-47.2 ŽST Týniště n. O., železniční most nad místní komunikací v ev. km 50,156 – hydroizolační vana

SO 03-13-20-48	ŽST Týniště n. O., železniční most přes náhon v km 50,244
SO 03-13-20-49	ŽST Týniště n. O., podchod pro pěší v km 50,330
SO 03-13-20-50	ŽST Týniště n. O., podchod pro pěší v km 50,315 - demolice
SO 03-13-20-51	ŽST Týniště n. O., úprava oplocení
SO 03-13-20-52	Propustek na místní komunikaci přes odlehčovač náhonu Alba
SO 03-13-20-53	Zárubní zdi

- | | |
|-----------------|--|
| SO 03-13-20-54 | ŽST Týniště n. O., návěštní lávka v km 48,283 |
| SO 03-13-50-41 | ŽST Častolovice, železniční most přes řeku Bělá v km 0,740 |
| SO 03-13-60-41 | Výhybna Rašovice, propustek v km 54,571 |
| E.1.5 | Ostatní inženýrské objekty (inženýrské sítě a hydrotechnické objekty) |
| SO 03-17-20-51 | ŽST Týniště n. O., přeložka sítě vn 35kV ČEZ |
| E.1.6 | Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace) |
| SO 03-14-20-61 | ŽST Týniště n. O., přípojka vodovodu |
| SO 03-14-20-65 | ŽST Týniště n. O., přípojka kanalizace |
| E.1.8 | Pozemní komunikace |
| SO 03-15-20-81 | Úprava komunikace u přejezdu v km 49,172 |
| SO 03-15-20-116 | Sjezdy – ul. Nádražní (1. z plochy správy tratí, 2. z plochy pro nakládku) |
| SO 03-15-20-120 | Přeložka místní komunikace ul. Nádražní – T.G.Masaryka, včetně OK |
| SO 03-15-20-121 | Úprava místní komunikace Za Drahou |
| SO 03-15-20-122 | Úprava místní komunikace Nádražní (+ parkoviště) |
| SO 03-15-20-123 | Úprava místní komunikace Na Bělidle |
| SO 03-15-20-124 | Úprava místní komunikace ul. T.G.Masaryka |
| SO 03-15-20-125 | Přeložka místní komunikace V. Opatrného – Za Drahou |
| SO 03-15-20-130 | Parkoviště - ul. Dr. E. Beneše |
| SO 03-15-20-131 | Parkoviště a příjezdová komunikace u technologické budovy |
| SO 03-15-20-132 | Zpevněná plocha správy tratí |
| SO 03-15-20-133 | Zpevněná plocha pro nakládku v km (+ rampa) |
| E.1.10 | Protihlukové objekty |
| SO 03-16-20-01 | ŽST Týniště n. O., PHS |

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)

SO 03-21-20-11 ŽST Týniště n. O., provozně-technologický objekt

E.2.5 Demolice

SO 03-23-20-51 ŽST Týniště n. O., demolice St.1

SO 03-23-20-52 ŽST Týniště n. O., demolice St.2

SO 03-23-20-53 ŽST Týniště n. O., demolice olejárny

SO 03-23-20-54 ŽST Týniště n. O., demolice skladu

SO 03-23-20-55 EKO - CONTAINER SERVICE, demolice objektů

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 03-31-20-11 ŽST Týniště n. O., úpravy trakčního vedení

SO 03-31-20-12 ŽST Týniště n. O., závěsy kabelů 22kV na podpěry TV

E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)

SO 03-32-20-41 ŽST Týniště n. O., EOv

SO 03-32-60-41 Výhybna Rašovice, EOv

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 03-33-12-61 Borohrádek – Týniště n. O., rozvody nn a osvětlení

SO 03-33-20-61 ŽST Týniště n. O., rozvody vn, nn a osvětlení

SO 03-33-23-61 Týniště n. O. – Třebechovice p. O., rozvody nn a osvětlení

SO 03-33-24-61 Týniště n. O. – Bolehošť, přípojky nn pro PZS

SO 03-33-60-61 Výhybna Rašovice, rozvody nn a osvětlení

SO 03-33-12-62 Borohrádek – Týniště n. O., přípojka nn pro přejezd v ev. km
20,340

SO 03-33-20-62 ŽST Týniště n. O., DOÚO

SO 03-33-20-63 ŽST Týniště n. O., osvětlení místních komunikací a podchodu

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 03-34-20-71 ŽST Týniště n. O., ukolejnění vodivých konstrukcí

A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

a) **Zdůvodnění nezbytnosti stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, respektive v tomto stupni zpracované dopravní a provozní technologie a zhodnocení využitelnosti dosavadního dlouhodobého hmotného majetku (vč. snížení provozních nákladů, zvyšování tržeb, bezpečnosti provozu, kultury provozu a cestování)**

K naplnění záměru zvýšení kapacity traťového úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice musí být realizovány všechny etapy stavby. V případě nerealizování některé z etap nelze splnit požadovanou přepravní kapacitu pro výrobní závod Škoda Auto a. s. v Kvasínách.

Stávající technologické zařízení ŽST Týniště nad Orlicí a v navazujících traťových úsecích odpovídá technickou úrovní době jeho zřízení. V současné době je v mnoha ohledech za mezí technické i morální životnosti a nelze uvažovat s jeho modernizací. Bezpečnost železniční dopravy je z větší části stále ponechána na lidském faktoru. Současně toto zařízení neumožňuje aplikaci moderních systémů řízení a zabezpečení železniční dopravy a tak zvýšení efektivity provozu a úsporu provozních nákladů.

Stávající kolejová konfigurace ŽST Týniště nad Orlicí, resp. užitečné délky kolejí, neumožňují bezproblémové provázení nákladních vlaků o délce 740 m. S trasou Chocẽ – Velký Osek tak nelze uvažovat jako s alternativní trasou I. NTŽK. Důvodem pro zvýšené využívání této alternativní trasy pro nákladní dopravu je nutnost postupného uvolňování potřebné kapacity této páteřní trasy při předpokládaném navýšení počtu vlaků osobní dopravy.

Prognózaný rozvoj výrobního závodu Škoda Auto a. s. v Kvasínách vyvolává i navýšení intenzity nákladní dopravy. Dle zpracované studie proveditelnosti pak vyvstává mimo jiné nutnost křižování vlaků osobní a nákladní dopravy v mezistaničním úseku Častolovice – Týniště nad Orlicí. Stávající železniční infrastruktura toto neumožňuje.

b) **Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby**

Stavbou dochází ke zřízení moderních elektronických systémů. V případě zabezpečovacího zařízení se předpokládá zřízení staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie elektronického typu, které eliminuje chyby lidského činitele a umožňuje aplikovat nadstavbové systémy, které poskytují obsluhujícím zaměstnancům komfort počítačového ovládání. Společně se sdělovacím zařízením je obsluhující zaměstnanec spravován o aktuálním stavu zařízení, poloze vlaku v úseku, apod. Současně umožňuje předávat cestující veřejnosti informace o pravidelné dopravě, ale zejména o mimořádných situacích a jejich dopadu na příjezdy a odjezdy vlaků. Navržené zabezpečovací zařízení rovněž umožní zkrátit provozní intervaly pro křižování vlaků. Instalace elektrického ohřevu výměn má pak pozitivní dopad na provozní spolehlivost ústředně přestavovaných výhybek zejména v zimních měsících. Výše popsané má pak pozitivní dopad na komfort cestování, nejenom možným zkrácením jízdní doby, ale zejména v informovanosti cestujících o aktuálním dění v provozu.

Vzhledem k zavedení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení dojde k úspoře v počtu zaměstnanců zajišťujících železniční dopravu v ŽST Týniště nad Orlicí. Nově bude staniční zabezpečovací zařízení ovládáno centrálně z pracoviště JOP. Ústřední stavění vlakových cest pak umožní zkrácení provozních intervalů pro křižování vlaků ve stanici a tím umožní zkrácení jízdní doby. K úsporám provozních nákladů dojde i na straně údržby s ohledem na skutečnost, že moderní elektronické systémy poskytují diagnostické informace, které usnadňují identifikaci poruchy. Z diagnostických informací je možné rovněž určit riziko hrozící poruchy, a tak její vznik eliminovat včasným zásahem údržby.

Nová kolejová konfigurace ŽST Týniště nad Orlicí umožní zvýšit rychlost jízdy zejména do předjízdňových a dalších kolejí minimálně na 50 km/h ze současných 40 km/h. Současně je u vybraných kolejí dosaženo požadované užitečné délky kolejí minimálně 780 m, tak aby stanice mohla být nákladní dopravou bezproblémově využívána jako alternativní trasa pro I. NTŽK. Kolejová konfigurace pak umožňuje pozdější zdvoukolejnění traťového úseku Choceň – Týniště nad Orlicí – Hradec Králové aniž by bylo nutné provádět zásadní úpravy v kolejové konfiguraci v prostoru mezi výhybkami.

Stavbou dochází k výstavbě nového silničního podjezdu v km 50,156. Ten se navrhuje jako nový železniční most s ocelobetonovou nosnou konstrukcí se zabetonovanými nosníky výšky 0,85 m. Přes nosnou konstrukci bude převáděno 6 kolejí s uzavřeným kolejovým ložem.

Mostní objekt se nachází ve staničním obvodu železniční stanice Týniště nad Orlicí, terén v okolí mostu je rovinatý, železniční těleso je vedené ve stejné výškové úrovni jako okolní terén. Most byl navržen pro přemostění místní komunikace vedené pod objektem. Dalším důvodem pro výstavbu nadjezdu je zrušení železničního přejezdu v ulici T. G. Masaryka.

Pro zvýšení kapacitních možností traťového úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice je touto stavbou navržena v mezistaničním úseku Častolovice – Týniště nad Orlicí nová výhybna Rašovice. Ta je situována do prostoru bývalé vlečky „Rašovice“ a současného umístění oddílových návěstidel automatického hradla. Výhybna Rašovice pak umožňuje, při předpokládaném taktu osobní dopravy 30 minut, křižování vlaků osobní dopravy s manipulačními vlaky a tak plynulé zásobování výrobního závodu Škoda Auto a. s. v Kvasinách.

c) Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaných dokumentací studijního charakteru, územně plánovací dokumentace, místního šetření a požadavků zadavatele

Stavbou jsou zřizovány technologické prvky drážního zabezpečovacího, sdělovacího a energetického zařízení. Současně dochází k úpravám železničního svršku, spodku a železničních přejezdů. Vnitřní část zařízení je pak navržena umísťovat do technologických objektů nebo reléových domků do blízkosti drážního tělesa. Kabelizace pro připojení vnějších prvků je většinou realizována v souběhu s kolejnicovými pásy na stávajícím drážním tělese.

Stavba je tedy výhradně umístěna na pozemcích SŽDC s. o. nebo Českých drah a. s. určených pro provozování drážní dopravy. Výjimkou jsou pozemky nutné pro realizaci výhybny Rašovice, které budou pro potřeby stavby vykoupeny od současných vlastníků.

A.10 Členění přípravné dokumentace

Obsah přípravné dokumentace respektuje Směrnici č.11/2006 SŽDC s. o. „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ č. j. 10648/2012-OI ze dne 28. 2. 2012 (příloha č. 1 – Přípravná dokumentace).

Dokumentace pro vydání územního rozhodnutí je zpracována ve smyslu vyhlášky 499/2006 Sb. zákona 503/2006 Sb. přílohy č. 1.

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

- | | |
|--|------------|
| B.1 Souhrnná technická zpráva | |
| B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie | |
| B.3 Vliv stavby na životní prostředí | |
| B.4 Odolnost a zabezpečení stavby | Neobsazeno |
| B.5 Odpadové hospodářství | |
| B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby | |
| B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání | Neobsazeno |
| B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace | Neobsazeno |
| B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí | Neobsazeno |
| B.10 Civilní ochrana | Neobsazeno |
| B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí | Neobsazeno |
| B.12 Organizace výstavby | |
| B.13 Podklady pro změnu zabezpečení přejezdů | |

C. Situace stavby

- | | |
|---|--------------|
| C.1 Přehledná situace stavby | |
| C.2 Koordinační situace stavby | |
| C.3 Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů | Neobsazeno |
| C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí | |
| C.5 Snímek katastrální mapy | pouze v digi |

D. Technologická část

- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
- D.2 Železniční sdělovací zařízení
- D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

E. Technologická část

- E.1 Inženýrské objekty
- E.2 Pozemní stavební objekty
- E.3 Trakční a energetická zařízení

G. Náklady a ekonomické hodnocení staveb

- G.1 Celkové náklady stavby
- G.2 Náklady PS a SO
- G.3 Ekonomické hodnocení

H. Doklady

- H.1 Doklady z výrobních porad
- H.2 Doklady z projednání se správci inženýrských sítí
- H.3 Doklady z projednání s orgány státní správy
- H.4 Doklady z projednání s vlastníky nemovitostí

I. Geodetická dokumentace