




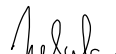

2E.A

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK ±0,000 = xxx,xx m n. m.

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

Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Stavební správa východ se sídlem v Olomouci Nerudova 773/1, 772 58 Olomouc

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. MILOŠ KRAMEŠ
		Garant profese: ING. MARTIN RAIBR

Středisko: Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky (Praha)			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
 ING. MARTIN RAIBR	 ING. PETR NEKULA	 ING. PETR NEKULA	 ING. MARTIN RAIBR

Název akce:	Číslo smlouvy:
ZVÝŠENÍ KAPACITY TRATI TÝNIŠTĚ N. O. - ČASTOLOVICE - SOLNICE, 4. ČÁST	17-185.208
2. ETAPA	Projektový stupeň:
	PD
Část:	Datum:
	09/2018
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Číslo části:
	A

Obsah

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

A.1 Úvodní údaje

a) Název stavby

Název stavby: Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část
Etapa stavby: 2. etapa
Místo stavby: železniční trať: Častolovice – Solnice
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/

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 platné pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, ve znění změny č. 1 účinné od 10. 6. 2018 nachází v úseku Častolovice – Solnice na dráze regionální. Jedná se o jednokolejnou železniční trať vedenou na jihozápadním úpatí Orlických hor.

Dotčený úsek trati Častolovice – Solnice byl zprovozněn v roce 1893 a slouží zejména pro napojení okresního města Rychnov nad Kněžnou a výrobního závodu ŠKODA Auto v Kvasinách na železniční síť.

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 Rychnov nad Kněžnou
Odbor výstavby a životního prostředí
Havlíčková 136
516 01 Rychnov nad Kněžnou
tel.: 494 509 550
email: podatelna@rychnov-city.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.	Účinnost
Rychnov nad Kněžnou	Územní plán změna č. 1 ÚP	09. 07. 2015 12. 05. 2017
Solnice	Územní plán změna č. 1 ÚP	30. 12. 2009 06. 07. 2017
Kvasiny	Územní plán změna č. 1 ÚP	31. 12. 2011 18. 08. 2017

c) Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací

Stavba je z části umístěna na pozemcích SŽDC s. o. nebo ČD a. s., které jsou dle územně plánovací dokumentace určeny pro stavbu dráhy. Většina stavby se však odehrává na pozemcích třetích osob, které jsou však již z části stávajícím územním plánem určeny pro stavbu dráhy.

Výjimkou ve správní oblasti města Rychnov nad Kněžnou jsou pozemky, které jsou stávajícím územním plánem určeny jako plochy „zemědělské – orná půda“. Dále jsou stavbou dotčeny plochy „výroba a skladování – lehký průmysl“, zde mezi přípustná využití patří i související dopravní infrastruktura. Ve správní oblasti města Solnice je pak stavba navržena do ploch, které jsou stávajícím územním plánem určeny jako plochy pro „výroby a skladování – lehký průmysl“. Dle změny č. 1 územního plánu se však v prostoru ochranného pásma dráhy v rámci jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití připouští stavby a zařízení pro zkapacitnění železniční stanice Solnice a s tím související modernizace železniční tratě.

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. Veškeré požadavky jsou řádně vypořádány.

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 písčité slínovce až jílovce spongilitické, místy silicifikované (opuky). V případě oblasti kvartéru je to pak smíšený sediment.

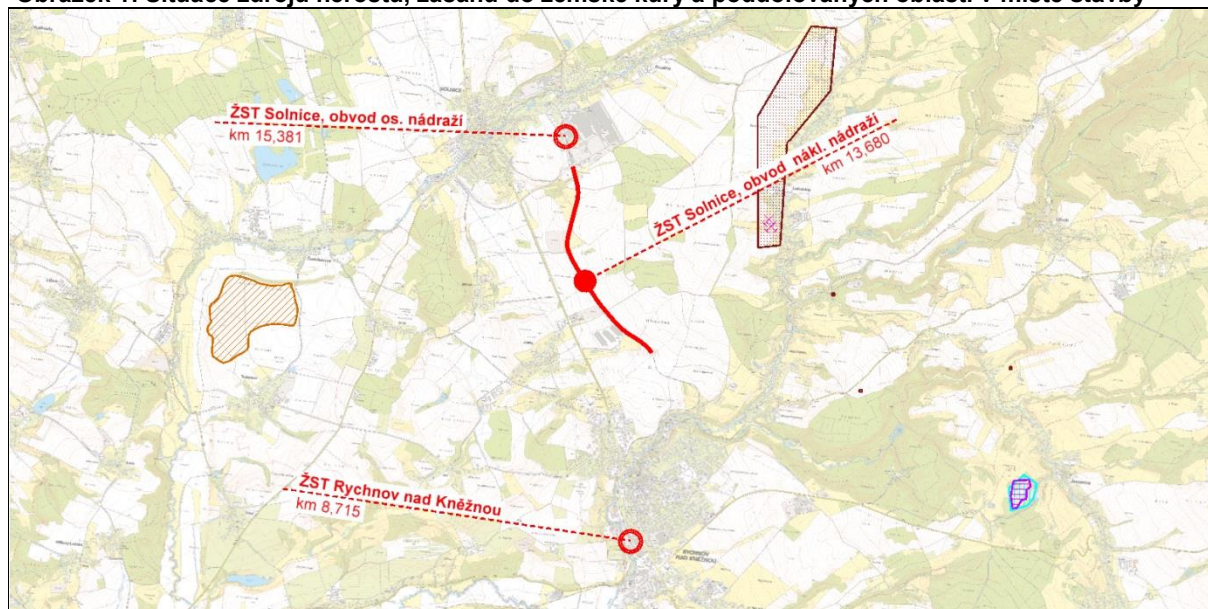
Geomorfologicky se stavba nachází v okrsku Ohnišovská vrchovina, které jsou součástí podcelku Náchodská vrchovina. Ta se pak nachází v subprovincii Krkonoško-jesenická soustava,

geomorfologické oblasti Orlická oblast, celku Podorlická pahorkatina, provincii Český Vysočina a systému Hercýnský.

Hydrogeologicky se stavba nachází v základním rajonu Podorlická křída v povodí Orlice (4222). Hlubinný rajon není v oblasti stavby definován.

V oblasti stavby se nenachází žádné zdroje nerostů, zásahy do zemské kůry ani poddolovaná území.

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



Zdroj WMS: http://mapy.geology.cz/arcgis/services/Dulni_Dila/Udaje_o_uzemi/MapServer/WmsServer

g) Poloha vůči záplavovému území

V oblasti stavby se nenachází žádné záplavové území.

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:

- Rychnov nad Kněžnou (744107), Lipovka u Rychnova nad Kněžnou (684724), Litohrady (684732), Solnice (752428), Kvasiny (678198).

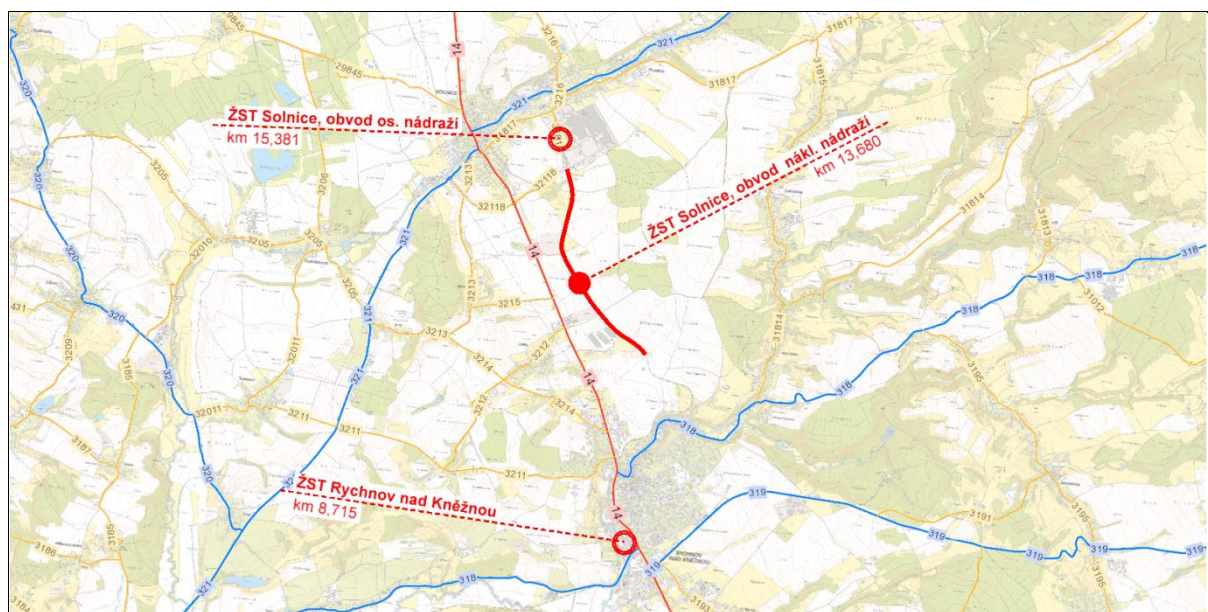
i) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Po dobu výstavby budou využívány stávající přístupové trasy. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu na železniční infrastruktuře, bude jako jedna z hlavních přístupových tras využívána stávající železniční trať Častolovice - Solnice a další navazující železniční tratě.

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	14
III. třída	32118

Obrázek 2: Situace silniční páteřní sítě komunikací I.-III. třídy



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

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)

Stavbu lze považovat za novostavbu. Pro její napojení na stávající drážní infrastrukturu je však nutné provést úpravy stávající železniční infrastruktury, které odpovídají dle definice uvedené v §2 odst. 5, zákona č. 183/2006 Sb. změně dokončené stavby.

d) Etapizace výstavby

Jak z názvu stavby vyplývá, je předmětná stavba čtvrtou 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 dokončena realizace 1. etapy stavby s názvem „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice, Solnice, 1. část, rekonstrukce nástupišť žst. Týniště n. O.“ a realizace 2. etapy s názvem „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice, Solnice, 2. část, rekonstrukce žst. Častolovice“. V přípravě je pak 3. etapa stavby s názvem „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část“.

Předmětnou stavbu „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část“ je pak dle požadavku investora rozdělena do dvou samostatných etap. První etapa řeší stavebně celý úsek Týniště n. O. – Častolovice – Solnice se zajištěním průjezdu budoucím nákladovým obvodem železniční stanice Solnice a druhá etapa má za úkol vybudovat vlastní nákladový obvod a zapojit jej do dokončené první etapy.

Předmětem této dokumentace je 2. etapa stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část“. Časový harmonogram výstavby a rozdělení stavby na jednotlivé stavební postupy (fáze) je řešen v části B.12 Organizace výstavby této dokumentace.

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

Stavba se bude provádět v traťových úsecích Častolovice – Týniště n. O., který se dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální nachází na dráze celostátní a v traťovém úseku Častolovice – Solnice, který se dle Prohlášení o dráze nachází na dráze regionální.

Dotčený úsek trati Rychnov n. K. - Solnice

Žel. trať dle Prohlášení o dráze:	548 00 Častolovice – Solnice
Žel. trať dle rozdělení v TPP:	513C Častolovice – Solnice
Žel. trať dle rozdělení v JŘ ČD a.s.:	021 Týniště nad Orlicí - Letohrad, Častolovice - Solnice
Začátek trati:	Častolovice (km 0,000)
Konec trati:	Solnice (km 15,381)
Typ trati:	Jednokolejná
Zábrzdna vzdálenost:	400 m
Trakční soustava:	nezávislá

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

Stavebně-technologické parametry

Počet dopraven vybavených novým SZZ	1	[ks]
Počet dopraven s upravovaným SZZ	1	[ks]
Délka výkopových prací	1,7	[km]
Počet přejezdů vybavovaných novým PZS	0	[ks]
Počet přejezdů s upravovaným PZS	2	[ks]
Délka traťového kabelu TK 10XN0,8	0,2	[km]
Délka diagnostického optického kabelu DOK 48 vláken	0,3	[km]
Délka HDPE trubek	0,4	[km]
Počet dopraven vybavovaných kamerovým systémem	1	[ks]
Počet transformoven 35/0,4kV	1	[ks]

Stavebně-technické parametry

Délka koleje se svrškem S49 (nové)	5500	[m]
Počet výhybek S49 (nové)	14	[ks]
Plocha povrchů pozemních komunikací	19263	[m2]
Počet nových železničních propustků	1	[ks]
Délka nových zárubních zdí	150	[m]
Délka nových kanalizačních přípojek	110	[m]
Délka nových vodovodních přípojek	143	[m]
Objem nových provozně-technologických objektů	1980	[m3]
Počet elektricky ohříváných výhybek	9	[ks]
Počet osvětlovacích stožárů výšky 12 m	6	[ks]
Počet osvětlovacích věží výšky 20 m	21	[ks]

Vybudováním obvodu nákladového nádraží ŽST Solnice dojde k navýšení kolejových kapacit v oblasti výrobních závodů o čtyři dopravní koleje o souhrnné délce 2044 m a šest manipulačních kolejí o souhrnné délce 3685 m.

A.4 Orientační údaje stavby

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

Stavbou je primárně zřizován provozně technologický objekt určený pro umístění vnitřní technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, a silnoproudé technologie v obvodu nákladového nádraží ŽST Solnice. Stavbou nejsou zřizovány žádné objekty určené pro bydlení.

V provozně technologickém objektu je mimo jiné navrženo zřídit nouzové pracoviště výpravčího, které bude obsazováno pouze v případě poruchy zabezpečovacího zařízení, a bude z něj možné ovládat omezený rozsah kolejíště. Pracoviště tedy nebude v běžném provozu obsazeno obsluhou. Kromě toho je v prostoru provozně technologického objektu navržen samostatný objekt dočasného pracoviště výpravčího, který bude zajišťovat řízení provozu v ŽST Solnice do doby jejího zapojení do systému dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení. Pouze do doby zřízení dálkového ovládání bude tedy tento objekt trvale obsazen.

Provozně technologický objekt v nákladovém obvodu ŽST Solnice má zastavenou plochu přibližně 219m² a z toho přibližně 17m² je určeno pro nouzové pracoviště obsluhy. Provozní objekt s dočasným pracovištěm výpravčího a jeho zázemím má pak zastavenou plochu přibližně 72 m².

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 ve výhybně Tutleky a obvodu nákladového a osobního nádraží ŽST Solnice proti stávajícímu stavu dle následující tabulky. Pokrytí zvýšeného příkonu se předpokládá z veřejné energetické soustavy. Z veřejné energetické soustavy bude rovněž zajištěno napájení nových světelných přejezdových zabezpečovacích zařízení. Pro zajištění tepelného komfortu technologického zařízení se předpokládá zřízení elektrických přímotopů a klimatizace. Ohřev teplé užitkové vody bude zajištěn elektrickými ohříváči vody. Níže uvedené spotřeby energií přitom uvažují nejhorší možnou situaci, tzn. dobu, kdy bude obsazeno dočasné pracoviště.

Druh energie	Stávající	Navrhovaný	
Odběry z rozvaděče RH (soudobý příkon)	-	168,2	kW
Tepelná bilance objektu	-	5,8	kW
Denní potřeba teplé vody	-	274	l/den

c) Celková spotřeba vody

Nově zřizovaný provozně technologický objekt nebude v základním režimu obsazen žádným personálem a nasazená technologická zařízení nemají žádné nároky na spotřebu vody. Výjimku tvoří samostatný objekt dočasného pracoviště výpravčího. Ten bude trvale obsazen pouze do doby aktivace dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení.

Pro zásobování vodou provozně technologického objektu a objektu dočasného pracoviště výpravčího bude vybudována samostatná vodovodní přípojka z vodovodního vedení budovaného související stavbou „Rozvoj centrální průmyslové zóny a dopravní infrastruktury“. Níže uvedená celková spotřeba vody uvažuje nejhorší možnou situaci, tzn. dobu, kdy bude obsazeno dočasné pracoviště.

Odběrné místo	Stávající	Navrhovaný	
ŽST Solnice nákladové nádraží	-	1 060	l/den

d) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod

V nově zřizovaném provozně technologickém objektu a objektu dočasného pracoviště výpravčího se budou vyskytovat pouze splaškové a dešťové odpadní vody. Technologické vody, vody bakteriologické, tukové ani zaolejované vody v objektu vznikat nebudou.

Splaškové odpadní vody z objektu v obvodu nákladového nádraží ŽST Solnice budou odváděny areálovými kanalizačními přípojkami do nově navržené žumpy o užitném objemu 15 m³. Dešťové vody budou odváděny vnějšími svody a budou odváděny retenční nádrže a následně do odvodnění kolejiště. V případě splaškových vod je postižena nejhorší možná situace, tzn. doba, kdy bude obsazeno dočasné pracoviště.

Druh odpadních vod	Stávající	Navrhovaný	
ŽST Solnice nákladové nádraží			
Množství odpadních splaškových vod Q_{\max}	-	1,06	m ³ /den
Množství odpadních srážkových vod Q_{den}	-	1,60	m ³ /den

V oblasti budoucího obvodu nákladového nádraží ŽST Solnice se nachází ochranné pásmo 2. stupně podzemního vodního zdroje „Solnice Císařská studánka prameniště Císařská studánka“. V prostoru ochranného pásma je nutné zajistit vsakování minimálně 80% dešťových vod. Pro tyto účely jsou stavbou navržena příslušná vodohospodářská díla.

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	01/2020
Dokončení stavby	10/2021
Předpokládaná doba výstavby (maximální)	22 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“,
- Technicko ekonomická studie „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část“
- Aktualizace studie proveditelnosti „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice“,
- 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“,

- Aktualizace přípravné 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.

- **Rozvoj centrální průmyslové zóny a dopravní infrastruktury – zpracování projektové dokumentace a zajištění autorského dozoru**

Stavbou je navržena výstavba potřebné silniční a inženýrské infrastruktury průmyslové zóny, která by měla propojit stávající průmyslové zóny Solnice a Kvasin, a které se nachází jihovýchodně od obce Solnice, resp. východně od železniční trati Častolovice – Solnice. V prostoru budoucího obvodu nákladového nádraží ŽST Solnice je stavbou navržena výstavba silničního podjezdu v prostoru stávajícího železničního přejezdu P4116, který je stavbou podjezdu zrušen. Dále jsou zde zřizovány silniční komunikace, které budou například sloužit i jako přístup k provozně technologické budově, ale zejména jako budoucí silniční napojení průmyslové zóny silniční obchvat města Rychnova nad Kněžnu.

Nutnost koordinace obou staveb vyplývá ze skutečnosti, že obě stavby se odehrávají ve stejné oblasti. Z technického hlediska je nutná koordinace zejména v místě nově navrženého silničního podjezdu pod železniční tratí, kde je nutná koordinace mostního objektu vůči poloze koleje a současně je nutná koordinace výstavby silničních komunikací v tomto prostoru. Návrh technického řešení přitom předpokládá, že výstavba silniční infrastruktury a podjezdu bude předcházet výstavbě obvodu nákladového nádraží ŽST Solnice.

- **Komunikace III. třídy PZ Solnice – PZ Lipovka, vč. napojení žst. Lipovka**

Záměrem je sledována výstavba nové silniční komunikace, která zajistí napojení výše uvedené průmyslové zóny na silniční obchvat města Rychnova. To zajistí odvedení části silniční kamionové dopravy ze silnice I. třídy č. 14 směřující do stávajících výrobních závodů a nově připravované průmyslové zóny.

Nutnost koordinace spočívá ve směrovém a výškovém napojení komunikace na komunikaci, která je budována podél nové železniční stanice Lipovka, jako náhrada za rušený železniční přejezd P4115 v parametrech vyhovujících pro budou napojení silnice III. třídy.

A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

PS 42-11-16-01	ŽST Solnice, obvod n. n., SZZ
PS 42-11-17-01	ŽST Solnice, obvod os. n., úprava SZZ
PS 42-12-15-01	Rychnov n. K. - Solnice, úprava TZZ
PS 42-15-00-01	Týniště n. O. - Solnice, obvod os. n., úprava DOZ

D.2 Železniční sdělovací zařízení

PS 42-21-16-01	ŽST Solnice, obvod n. n., místní kabelizace
PS 42-24-16-01	ŽST Solnice, obvod n. n., EZS
PS 42-24-16-02	ŽST Solnice, obvod n. n., kamerový systém
PS 42-25-00-01	Týniště n. O. - Solnice, úprava DOK, TK

PS 42-28-16-01	Týniště n. O. - Solnice, obvod n. n., úprava TRS, MRS
PS 42-29-16-01	ŽST Solnice, obvod n. n., sdělovací zařízení
PS 42-29-00-01	Týniště n. O. - Solnice, obvod os. n., úprava přenosového systému
PS 42-29-00-02	Týniště n. O. - Solnice, obvod os. n., úprava DDTS ŽDC

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

PS 42-31-16-01	ŽST Solnice, obvod n. n., DŘT
PS 42-31-00-01	ED OŘ Hradec Králové, doplnění DŘT
PS 42-35-16-01	ŽST Solnice, obvod n. n., TS 35/0,4kV, technologie část ČEZ
PS 42-35-16-02	ŽST Solnice, obvod n. n., TS 35/0,4kV, technologie část SŽDC
PS 42-35-16-03	ŽST Solnice, obvod n. n., TS 35/0,4kV, vlastní spotřeba
PS 42-35-16-04	ŽST Solnice, obvod n. n., náhradní zdroj, technologie

E.1 Inženýrské objekty

SO 42-11-16-01	ŽST Solnice, obvod n. n., železniční svršek
SO 42-11-16-02	ŽST Solnice, obvod n. n., železniční spodek
SO 42-11-16-03	ŽST Solnice, obvod n. n., značení a vstroj trati
SO 42-14-16-02	ŽST Solnice, obvod n. n., objekt biokoridoru v km 13,322, II.část
SO 42-15-16-01	ŽST Solnice, obvod n. n., objekty odvodnění kolejiště
SO 42-15-16-02	ŽST Solnice, obvod n. n., objekty odvodnění zpevněných ploch
SO 42-15-16-03	ŽST Solnice, obvod n. n., úprava nadzemní linky 35kV ČEZ
SO 42-15-16-04	ŽST Solnice, obvod n. n., ochrana stávající kabelizace CETIN
SO 42-15-16-05	ŽST Solnice, obvod n. n., ochrana stávající kabelizace Telco Pro
SO 42-16-16-01	ŽST Solnice, obvod n. n., vodovodní přípojka technologického objektu SŽDC
SO 42-16-16-02	ŽST Solnice, obvod n. n., odpadní jímka technologického objektu SŽDC
SO 42-18-16-01	ŽST Solnice, obvod n. n., příjezdová komunikace a zpevněné plochy technologického objektu SŽDC
SO 42-18-16-02	ŽST Solnice, obvod n. n., zpevněná plocha nákladiště

E.2 Pozemní stavební objekty

SO 42-21-16-01	ŽST Solnice, obvod n. n., provozně technologický objekt
SO 42-21-16-02	ŽST Solnice, obvod n. n., oplocení provozně technologického objektu
SO 42-21-16-03	ŽST Solnice, obvod n. n., oplocení manipulačního prostoru

E.3 Trakční a energetická zařízení

SO 42-34-16-01	ŽST Solnice, obvod n. n., EOVS
SO 42-36-16-01	ŽST Solnice, obvod n. n., přípojka vn 35kV SŽDC
SO 42-36-16-02	ŽST Solnice, obvod n. n., rozvody nn a osvětlení

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. a další uživatele připravované průmyslové zóny.

Stávající technologické zařízení ŽST Solnice a navazujícím traťovém úseku Rychnov – Solnice odpovídá technickou úroveň 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.

Prognózovaný rozvoj výrobního závodu Škoda Auto a. s. v Kvasínách a rozvoj místní průmyslové zóny 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 – Rychnov nad Kněžnou. Ke zvýšení provozní operability nákladní dopravy nepřispívá nutnost sestavování dlouhých nákladních vlaků, resp. jejich dělení až v ŽST Týniště nad Orlicí. Při předpokládaném nárůstu nákladní dopravy by úsek Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice již kapacitně nevyhovoval a neumožňoval další rozvoj osobní dopravy. Výstavba nového obvodu nákladového nádraží ŽST Solnice odstraní obě výše uvedené nevýhody stávající železniční infrastruktury.

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. Nově bude staniční zabezpečovací zařízení ovládáno centrálně z pracoviště JOP v ŽST Týniště nad Orlicí. 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.

Pro zvýšení kapacitních možností traťového úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice je touto stavbou navržena ve stávajícím mezistaničním úseku Rychnov nad Kněžnou – Solnice výstavba nového kolejiště nákladového obvodu ŽST Solnice. Ta přiblíží místo odstavení nákladních vozů výrobním závodům v oblasti Solnice/Kvasin a tím zvýší operativnost přistavování požadovaného typu vozů místu požadavku. Současně zde budou zřízeny dopravní koleje o délce minimálně 650 m, které umožní provážet dlouhé nákladní vlaky celým úsekem Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, čímž se současně při zachování počtu vlaků zvýší propustnost traťového úseku.

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 a spodku. Vnitřní část zařízení je pak navržena umísťovat do technologického objektu v blízkosti drážního tělesa. Kabelizace pro připojení vnějších prvků je většinou realizována v souběhu s kolejnicovými pásy na drážním tělese.

Stavba je tedy převážně umístěna na pozemcích třetích osob, 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).

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 | Neobsazeno |

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